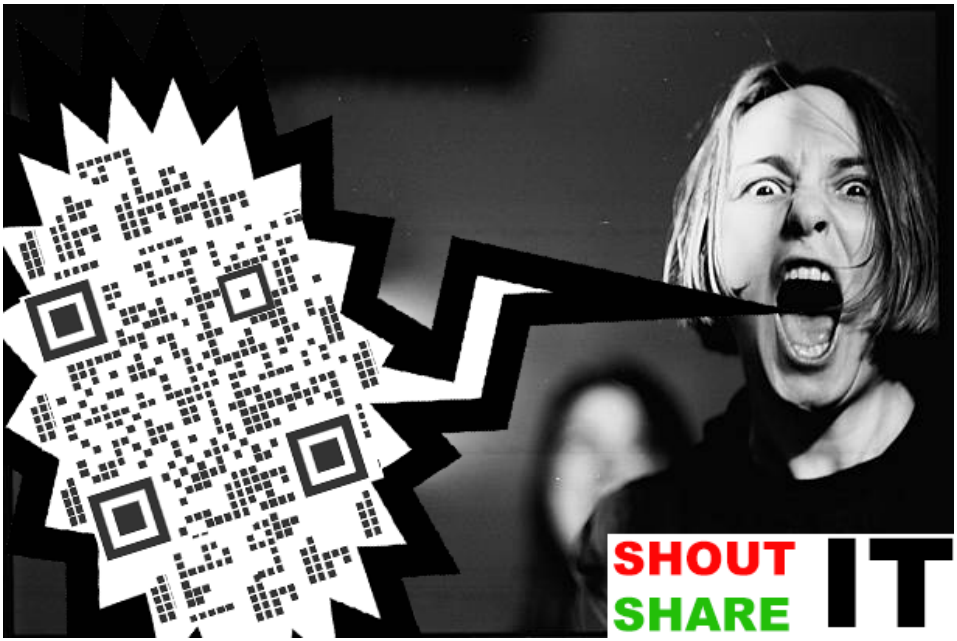
Джошуа Слокам

ОДИН ПОД ПАРУСАМИ ВОКРУГ СВЕТА


SHOUT
SHARE
IT

Annotation

"Один под парусами вокруг света" — занимательный рассказ Джошуа Слокама о его кругосветном путешествии. Плавание продолжалось три с лишним года (апрель 1895 г. — июнь 1898 г.). Это был своеобразный рекорд: впервые человек обошел на небольшой яхте «Спрей» вокруг земного шара, оставаясь один на один с морской стихией.

Иллюстрации автора.

- Один под парусами вокруг света
  - ГЛАВА 1
  - ГЛАВА 2
  - ГЛАВА 3
  - ГЛАВА 4
  - ГЛАВА 5
  - ГЛАВА 6
  - ГЛАВА 7
  - ГЛАВА 8
  - ГЛАВА 9
  - ГЛАВА 10
  - ГЛАВА 11
  - ГЛАВА 12
  - ГЛАВА 13
  - ГЛАВА 14
  - ГЛАВА 15
  - ГЛАВА 16
  - ГЛАВА 17
  - ГЛАВА 18
  - ГЛАВА 19
  - ГЛАВА 20
  - ГЛАВА 21
  - ПРИЛОЖЕНИЕ
  - ПРИМЕЧАНИЯ
  - АНГЛИЙСКИЕ МЕРЫ, ВСТРЕЧАЮЩИЕСЯ В ТЕКСТЕ КНИГИ
    - Меры длины
    - Меры площади
    - Меры объема (для жидкостей)
    - Меры веса
    - Денежные единицы
- comments
  - 1

Один под парусами вокруг света

ГЛАВА 1

Происхождение и склонности. Ранняя привязанность к морю. Капитан судна «Морзерн Лайт». Гибель «Аквиднека». Возвращение из Бразилии на «Либердаде». Как мне подарили «судно». Перестройка «Спрея». Загадка с конопачением и сомнения в целесообразности затрат. Спуск «Спрея» на воду

На прекрасном побережье полуострова Новой Шотландии есть горная гряда Норт, обращенная одним склоном к заливу Фанди, а другим к плодородной долине Аннаполиса. На северных

склонах гряды растет отличный канадский корабельный лес, из которого построено немало самых различных судов.

Дюжие и отважные обитатели побережья были всегда готовы оспаривать первенство в мировой торговле, и ничего нельзя было возразить против капитана торгового судна, в документах которого указывалось, что он родился в Новой Шотландии.

Я родился в самом холодном месте этой холодной горной гряды в холодный день 20 февраля и являюсь гражданином Соединенных Штатов — вернее, натурализовавшимся американцем, так как уроженцы Новой Шотландии не считаются подлинными янки. Мои предки как по отцовской, так и по материнской линии — моряки. А если кто-либо из Слокамов не был мореплавателем, то он по крайней мере строил модели кораблей и замышлял далекие путешествия. Мой отец принадлежал к числу людей, которые, попав после кораблекрушения на необитаемый остров, сумели бы вернуться домой, если бы имели в кармане только складной нож и нашли бы подходящее бревно. Отец знал толк в кораблях, хотя в силу случая его якорной стоянкой стал старый глинобитный фермерский дом. Отец никогда не пугался шторма на море, как никогда не плелся позади на полевых работах или на старомодной фермерской гулянке.

О себе скажу, что море покорило меня сразу, и в восемь лет я вместе с другими мальчишками плавал по заливу, постоянно рискуя утонуть. Став подростком, я занял важный пост кока на рыболовецкой шхуне. Правда, место на камбузе я занимал недолго, так как экипаж шхуны взбунтовался, попробовав поданные на стол образцы моего творчества, и меня вышвырнули прежде, чем я проявил блистательные способности художника кулинарного дела. Следующий шаг к заветной цели я сделал в качестве матроса на отлично оснащенном паруснике, ходившем в дальнее плавание. Так постепенно я продвигался от палубы к капитанскому мостику.

Лучшим судном, которым мне пришлось командовать и совладельцем которого я стал, был великолепный парусник «Норзерн Лайт». Я имел право им гордиться, так как в те времена — в восьмидесятые годы — это было лучшее американское парусное судно. После него я плавал на собственном маленьком барке «Аквиднеке», который, на мой взгляд, был едва ли не совершенством по качеству постройки и, если только дул ветер, оставлял позади даже пароходы. На протяжении почти двадцати лет я командовал этим барком и покинул его палубу лишь после кораблекрушения у берегов Бразилии. Вместе с моей семьей я без особых приключений вернулся в Нью-Йорк на деревянном

суденышке, называвшемся «Либердаде».

Все мои плавания на грузовых и торговых судах были дальними, и пути мои лежали в Китай, Австралию, Японию, на Молуккские острова. Мне было не по душе, когда причальные канаты находились на берегу, а жизнь на суше и ее обычаи постепенно становились мне чуждыми.

И когда в конце концов дела грузовых парусников пришли в упадок и надо было попрощаться с морем, что мне — старому моряку — оставалось делать? Я был рожден под бризом и, пренебрегая всеми радостями жизни, изучил море, как, пожалуй, мало кто на свете. После мореплавания следующим по привлекательности было для меня кораблестроение. Я страстно стремился быть мастером того и другого. С течением времени я отчасти осуществил свое желание.

В самые сильные штормы, находясь на палубах прочных кораблей, я делал расчеты размеров и типов судов, наиболее безопасных для плавания в любую погоду и во всех морях. Поэтому путешествие, о котором я собираюсь рассказать, было естественным следствием не только моей любви к приключениям, но и моего жизненного опыта.

В зимний день 1892 года, находясь уже год-другой в Бостоне, куда, говоря образно, меня выбросил океан, я раздумывал о дальнейшей судьбе и решал вопрос: искать ли мне свой кусок хлеба в далеком море или поступить на судостроительную верфь. И тут я встретил своего старого знакомого-капитана китобойного судна, который сказал мне:

— Приезжайте в Фэрхейвен, и я дам вам судно… Но, — добавил он, — оно требует некоторого ремонта.

Условия, предложенные капитаном, оказались более чем подходящими, и мне даже было обещано полное содействие в деле оснащения судна. Я с радостью принял это предложение, так как уже знал, что получение какой-либо работы на судостроительной верфи связано с уплатой 50 долларов в гильдию кораблестроителей. Что касается получения капитанского места, то это было еще сложнее — парусных кораблей осталось мало. Почти все наши великолепные парусники были превращены в угольные баржи. Их позорно тащили за нос из порта в порт, а многие опытные капитаны искали любого пристанища.

Уже на следующий день я высадился в Фэрхейвене, расположенном напротив Нью-Бедфорда, и сразу понял, что мой друг сыграл со мной злую шутку. Впрочем, сам он уже семь лет был жертвой такой шутки. Так называемое судно было очень древним одномачтовым парусным шлюпом, называвшимся

«Спрей». Местные жители высказывали предположение, что он построен в первый год нашей эры. Шлюп был почтительно водружен на подпорки в поле, подальше от морской волны, и закрыт парусиной.

Нет нужды говорить, что жители Фэрхейвена были наблюдательными и бережливыми людьми. На протяжении семи лет они задавались вопросом, что намерен предпринять капитан Эбен Пирс со стариком «Спреем»? В тот день, когда появился я, разговоры о том, что приехал человек, намеревающийся что-то всерьез делать со «Спреем», приняли оживленный характер.

— Думаете ломать?

— Нет, хочу перестроить. Изумление стало всеобщим.

— Стоит ли?… — последовал вопрос, на который я потом на протяжении более года отвечал, что стоит.

Неподалеку я срубил крепкий дуб, который пошел на изготовление киля, а фермер Хоуард за скромную мзду не только доставил его мне, но еще привез столько дерева, что его хватило бы для остова нового судна. Я смастерил паровую камеру и котел. Заготовки для шпангоутов — прямые стволы молодых дубов — обтесывались и пропаривались до тех пор, пока не становились мягкими, после чего выгибались по лекалам шпангоутов.

С каждым днем плоды моего труда были заметнее, а навещавшие меня соседи не давали мне скучать. В один прекрасный день новый форштевень «Спрея» был установлен и прикреплен к новому килю. Капитаны-китобои приехали издалека, чтобы посмотреть на мою работу: все они дружно заявили:

— Высший класс… хоть во льдах плавай!

Старейший из капитанов, посмотрев на прилаженные брештуки, тепло пожал мне руку и сказал, что не видит причин, почему бы «Спрею» не отправиться на промысел к берегам Гренландии.

Более всего был оценен форштевень, сделанный из комля отличного, росшего в поле дуба. Впоследствии, когда я плавал в районе Кокосовых островов, он надвое расколол коралловый выступ, не получив повреждения. Право, нет лучшего дерева для корабля, чем дуб, растущий в открытом поле!

Шпангоуты и носовые брештуки были сделаны из такого же дерева.

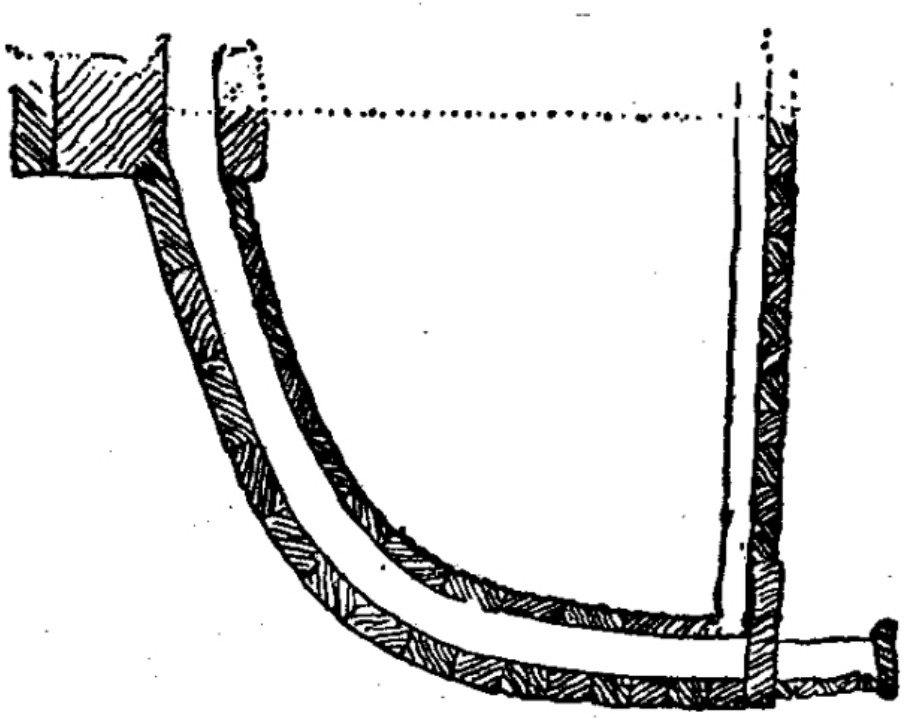
В марте я начал работать всерьез. Несмотря на холодную погоду, я не ощущал недостатка в зрителях, дававших мне множество советов. Но когда появлялся какой-нибудь капитан-китобой, я откладывал в сторону инструменты, чтобы поговорить с гостем по душам.

Нью-Бедфорд — родина капитанов-китобоев — соединен с Фэрхейвеном мостом, прогулка по которому очень приятна. Посещения капитанами-китобоями моей верфи я никогда не считал обременительными; их чудесные рассказы о промысле китов в Арктике вдохновляли меня все сильнее, и я ставил на «Спрее» двойное количество брештуков, чтобы плавать в полярных льдах.

За работой время летело быстро, и когда зацвели яблони, шпангоуты моего суденышка стояли на своих местах. Затем зацвели маргаритки, а потом и вишни. Рядом с местом, где лежал старый, разобранный на части «Спрей», покоились останки почтенного Джона Кука — одного из первых колонистов Америки. Таким образом, «Спрей» возрождался к жизни на освященной земле. С палубы моего нового судна я мог рвать вишни с деревьев, росших вокруг маленькой могилы.

Сосна, привезенная из Джорджии, пошла на изготовление полуторадюймовых досок для обшивки. Установить их было нелегко, но зато упрощалось конопачение. Внешняя кромка

досок имела незначительный зазор для конопачения, а внутренняя прилегала настолько плотно, что не пропускала дневного света. Все стыковые планки крепились сквозными болтами с гайками, затягивающимися до отказа. В других частях моего судна я также поставил болты с гайками, израсходовав их более тысячи штук. Моей целью было построить выносливое и крепко слаженное судно.



Деталь поперечного разреза "Спрея"

В правилах Ллойда предусмотрено, что судно, называемое, скажем, «Джейн», ставшее после капитального ремонта совершенно новым, продолжает именоваться «Джейн». Тоже самое произошло с моим судном. Замена деталей производилась постепенно, и трудно установить, когда умерло старое и родилось новое. Впрочем, это и неважно.

Фальшборт я соорудил на стойках белого дуба высотой в четырнадцать дюймов и обшил флоридской сосной толщиной Ув дюйма. Стойки были пропущены в планшире в два дюйма и в дюйм расклинены тонкими кедровыми клиньями; на протяжения всего путешествия клинья прекрасно держали. Палубу я сделал из досок флоридской сосны размером полтора на три дюйма, прикрепленных ершами к бимсам из желтой сосны, имевшим шесть на шесть дюймов и отстоявших на три фута.

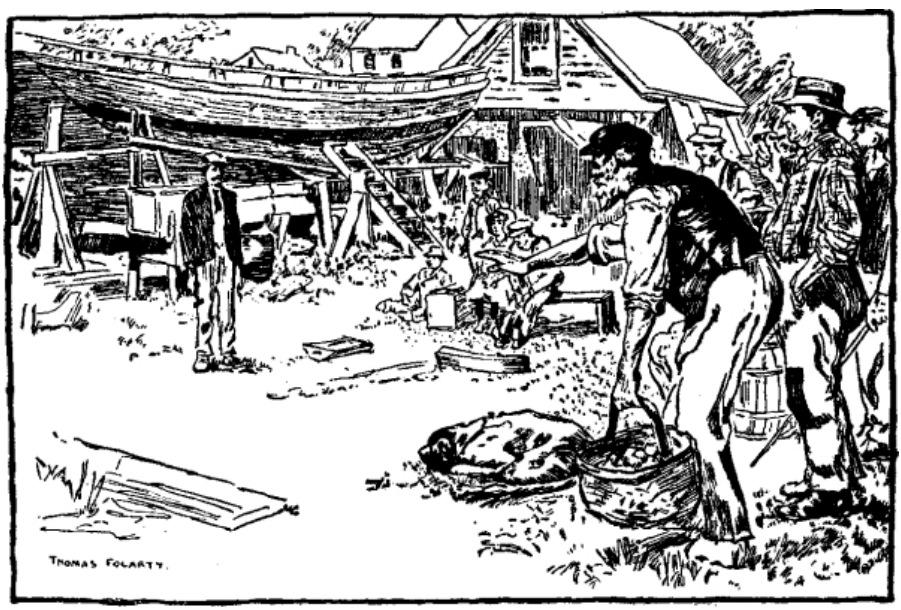
Палубные надстройки находились одна над проемом главного люка, размером шесть на шесть футов (≈1,83 X 1,83 м) для камбуза и ближе к корме — полурубка размером около 10 на 12 футов (≈3,05 X 3,65 м) для жилой каюты. Оба помещения возвышались на три фута над уровнем палубы и были утоплены достаточно глубоко, чтобы в них можно было стоять в полный рост. По бокам каюты, вдоль подпалубной части, я оборудовал

койку для спанья, полки для разных мелких вещей, не позабыв о специальном месте для аптечки. В средней части судна, под палубой между каютой и камбузом, было отведено место для запаса воды, солонины и. всего прочего на долгие месяцы путешествия.

Когда корпус «Спрея» был собран с прочностью, которую допускали дерево и железо, и все переборки поставлены на место, я приступил к конопачению. Было высказано много мрачных предположений о моей неизбежной неудаче в этом деле. Я и сам подумывал обратиться к специалисту-конопатчнку. Как только я первый раз ударил молотком по лебезе, забивая в пазы хлопок, который считал подходящим материалом для конопачения, кругом послышались возгласы, что я поступаю неправильно.

— Конопатка вылезет… — закричал житель Мериона, проходивший мимо с корзиной креветок за плечами.

— Конопатка вылезет… — вторил ему уроженец Уэст-Айленда, увидев, что я конопачу пазы хлопком. И даже пес Бруно помотал хвостом.



Конопатка вылезет… — закричал житель Мериона

Сам мистер Бен Джи — известный авторитет среди китобоев — тоже заколебался и спросил меня конфиденциальным тоном, не думаю ли я, что хлопок «вылезет».

— Как быстро он вылезет? — крикнул в ответ мой старый приятель капитан, которого не раз уносили в море загарпуненные им кашалоты. — Как быстро, скажите на милость? Может быть, за

это время успеем добраться до порта.

На всякий случай я поверх хлопка проконопатил слоем пакли, как с самого начала и собирался сделать. И на этот раз пес Бруно помахал хвостом. Хлопок впоследствии ни разу не «вылез». Когда с конопачением было покончено, я окрасил дно двумя слоями медной краски, а надводный борт и фальшборт свинцовыми белилами. Руль был поставлен на место и окрашен, а еще через день «Спрей» был спущен на воду и, стоя на старом, изъеденном ржавчиной якоре, напоминал лебедя.

После окончания работ «Спрей» имел длину 36 футов 9 дюймов, наибольшую ширину 14 футов 2 дюйма, а осадка его составляла 4 фута 2 дюйма. Вместимость нетто — 9 регистровых тонн, брутто — 12,75 регистровых тонн.

Затем я установил мачту из прекрасной нью-хемпширской ели и вооружил «Спрей» всем необходимым для недалекого путешествия. Я и мой друг капитан Пирс поставили паруса и птицей полетели в пробное плавание вдоль залива Баззардс. Все было в полном порядке!

Единственное, что смущало моих друзей на побережье, — окупят ли себя понесенные мною затраты. В мое судно я вложил 553 доллара 62 цента на приобретение материалов и 13 месядев собственного труда.

Пробыв еще несколько месяцев в Фэрхейвене, я время от времени работал по оснастке находящихся в порту китобойных судов, и это дало мне дополнительный заработок.

ГЛАВА 2
Рыбак-неудачник. Я обдумываю кругосветное путешествие. От Бостона до Глостера. Снаряжение океанской экспедиции. Половина рыбачьей плоскодонки вместо судовой шлюпки. От Глостера до Новой Шотландии. В родных водах. Среди старых друзей

Целый сезон я рыбачил на «Спрее», покуда окончательно не убедился в моей неспособности правильно наживлять крючки. Наконец, наступила пора поднять якорь и отправляться в настоящее плавание. Твердо решив предпринять кругосветное путешествие, я воспользовался благоприятным ветром и в полдень 24 апреля 1895 года снялся с якоря, поставил паруса и вышел из Бостона, где «Спрей» всю зиму покоился у причала. Полдневные фабричные гудки раздались как раз в тот момент, когда мое суденышко, совершив небольшую лавировку, под всеми парусами идя левым галсом, взяло курс в открытое море и, бодро пройдя мимо паромов, устремилось вперед. Какой-то фотограф, находившийся на внешнем волнорезе Ист-Бостона, сфотографировал «Спрей» с поднятым флагом, и надутыми парусами.

Ощущая сильное биение пульса, я бодро шагал по палубе. Со всей ясностью я понимал полную невозможность отступления и значительность предпринятого мною путешествия. Мало с кем посоветовавшись, я решил положиться на собственный мореходный опыт. Примером того, что даже опытнейшие моряки могут совершать худшие ошибки, чем я — одинокий мореплаватель, был выброшенный на берег невдалеке от бостонского порта большой пароход, располагавший экипажем, командным составом и лоцманами. Этот пароход, носивший название «Венешиен», попал на риф и раскололся надвое.

В первый час моего путешествия я получил неоспоримые доказательства, что «Спрей» может плавать увереннее иных больших пароходов, поскольку я проплыл дальше, чем

потерпевшее аварию судно.

— Берегись, «Спрей», и будь внимательней! — сказал я громко, когда в волшебной тишине мы скользили по заливу.

Ветер стал свежеть, и «Спрей», имея ход семь узлов, обогнул маяк на острове Дир. Миновав его, я взял курс на Глостер, где собирался приобрести разные рыболовные снасти. Восторженно пляшущие волны залива Массачусетс встретили приближавшегося «Спрея» мириадами сверкающих самоцветов, повисавших на груди судна после каждого удара волны. День был блистательно солнечным, и каждая подброшенная кверху капля воды превращалась в драгоценный камень. «Спрей», оправдывая свое название{1}, выхватывал у моря одно драгоценное ожерелье за другим и так же стремительно отбрасывал непонравившиеся. Частенько приходится видеть миниатюрные радуги вокруг носа корабля, но то, что происходило сейчас, я видел впервые. Видимо, добрый ангел отправился вместе с нами в путешествие.

Вскоре впереди показался высокий берег Наханта, а Марблхед остался позади. Все другие суда шли мористее, и только «Спрей» одиноко плыл своим курсом. Проходя мимо Норманс-Воэ, я услышал печальный звон сигнального колокола, а риф, на котором разбилась шхуна «Гесперус», мы прошли почти вплотную. Ветер все больше свежел, и мне пришлось убавить грот и тем облегчить управление рулем. Шедшая впереди меня шхуна убрала все паруса и, пользуясь попутным ветром, направлялась с оголенными мачтами в порт. Когда «Спрей» проходил мимо шхуны, я увидел, что многие паруса на ней сорваны, а лоскуты болтаются на снастях: видимо, судно попало в шквал.

Направив «Спрей» к берегу, я выбрал для Стоянки небольшую бухточку в отличной глостерской гавани. Там я предполагал еще и еще раз осмотреть «Спрей», взвесить все обстоятельства, проверить мои личные чувства и все, что связано с предстоящим путешествием. Сейчас, когда «Спрей» входил в бухту, он весь был в белоснежной пене. Я впервые прибывал в порт на судне, не имеющем экипажа.

Старые рыбаки поспешили к пристани, куда я держал курс, видимо считая, что «Спрей» твердо решил размозжить себе голову. Не знаю, как удалось предотвратить катастрофу. У меня душа ушла в пятки, когда я, оставив рулевое управление, бросился спускать кливер. С уменьшенной парусностью судно медленно продолжало двигаться вперед и коснулось бортом причальной сваи на подветренной стороне пристани с такой легкостью и осторожностью, при которой нельзя разбить даже яичной скорлупы. Не спеша я надел швартов на причальную тумбу, и «Спрей» уверенно встал у причала. Тогда я услышал

восторженные приветствия небольшой кучки людей, стоявшей у пристани.

— Лучше и быть не может… — вскричал старый шкипер. — Даже если бы вы весили всего одну тонну!

В этот момент мой вес составлял менее одной пятнадцатой тонны, но я промолчал об этом и ограничился безразличным взглядом, который красноречиво говорил за меня: пустяки! Лучшие в мире моряки смотрели на меня, и я вовсе не хотел показаться перед ними новичком, тем более что собирался пробыть в Глостере несколько дней. Скажи я в этот момент хоть одно слово, я выдал бы себя, так как все еще был взволнован и прерывисто дышал.

В Глостере я пробыл около двух недель, приобретая все необходимое для предстоящего плавания. Владельцы пристани, у которой я пришвартовался, а также местные рыбаки доставили мне огромное количество вяленой трески и даже бочку нефти, чтобы успокаивать волны. Будучи старыми морскими волками, они проявили большой интерес к моему путешествию и подарили «Спрею» настоящий рыбацкий фонарь, бросающий свет на большое расстояние. Тот, кто налетит на судно с таким фонарем, наскочит и на плавучий маяк. Кроме того, на борт «Спрея» были погружены острога и прочие рыболовные снасти, без которых, как утверждал один старый рыбак, нельзя пускаться в плавание. С противоположного берега бухты мне привезли ящик очень стойкой медной краски — великолепного средства против обрастания дна. Когда «Спрей» во время отлива очутился на грунте, я покрыл днище двумя слоями этой краски.

Брошенную плоскодонную лодку я распилил поперек, сколотил из досок новую корму и превратил свою находку в судовую шлюпку.

Такую половину я всегда мог самостоятельно с помощью гафель-гардели вытащить из воды, а с целой плоскодонкой одному справиться было бы трудно из-за ее тяжести и громоздкости. Да и на палубе хватало места только для половины лодки, которой вполне достаточно для одного человека; лучше иметь половину лодки, чем ничего. Одновременно я предвидел, что сооруженное мною плавучее средство будет отличным корытом для стирки белья, а также ванной для мытья. Такое предназначение плоскодонки было настолько очевидным, что когда на островах Самоа явилась местная прачка, она без малейшего возражения принялась стирать в плоскодонке мое белье. Прачка несомненно приняла ее за новое изобретение, гораздо более существенное, чем все предметы галантереи, которые американские миссионеры доставляют на острова.

Единственное, что теперь меня беспокоило, — это необходимость приобрести хронометр. В наших новомодных правилах кораблевождения говорится, что без хронометра нельзя определить свое местонахождение, и даже я сам дал себя убедить в этом. Мой прежний отличный хронометр давно находился в бездействии, а за чистку и регулировку надо было уплатить пятнадцать долларов. Целых пятнадцать долларов! По вполне понятным причинам я оставил хронометр дома, подобно тому как «Летучий Голландец» поступил со своим якорем.

Одна бостонская дама прислала мне денег на покупку двухгорелковой лампы, которая по ночам освещала каюту, а днем при небольших ухищрениях служила кухонной плитой.

Закончив на этом оснащение, я был готов к отплытию и 7 мая вышел в море. Не имея достаточно места для разворота, «Спрей», набирая ход, по пути содрал краску на старом прогулочном судне, которое красили к летней навигации.

— Кто нам уплатит за это? — зарычали маляры.

— Я уплачу… — ответил я.

— Разве что грота-шкотом… — отозвался капитан «Блюберда», проходившего рядом с нами, намекая на то, что я отплываю.

Впрочем, платить было не за что, разве каких-нибудь пять центов за краску. Но между малярами со старой калоши и капитаном «Блюберда», неожиданно принявшим мою сторону, поднялась бурная словесная перепалка, в ходе которой была забыта основная тема происшествия. Никто так и не прислал счета за причиненный убыток.

В день отплытия из Глостера погода была тихая. У выхода из бухты, откуда отправился «Спрей», я увидел интересную картину: вдоль высокого фасада здания фабрики трепетали платки и шапки. Изо всех окон смотрели приветливые лица;

все желали мне счастливого плавания. Кое-кто окликал меня, как бы спрашивая, куда и зачем я плыву в одиночестве. Я делал вид, будто хочу причалить, и тогда сотни рук тянулись, демонстрируя готовность плыть вместе со мной. Но берег был слишком опасен!

Идя в крутой бейдевинд при слабом юго-западном ветре, «Спрей» вышел из бухты, и в полдень я миновал Истерн Пойнт, получив сердечный прощальный привет — последний из многих знаков внимания, оказанных мне в Глостере.

Ветер засвежел, и, бодро рванувшись вперед, «Спрей» скоро очутился на траверзе маяка Тетчерс-Айленд. Взяв курс на восток и пройдя к северу от банки Каш-Ледж и скал Амен Роке, я еще и еще раз задавал себе вопрос, не лучше ли держаться подальше от

скал и баров. Ответив самому себе, что обязуюсь совершить на «Спрее» кругосветное путешествие вопреки опасностям, таящимся в море, я сказал это со всей серьезностью. Таким образом, застраховав самого себя, я отправился в плавание. Вечером, находясь невдалеке от банки Каш-Ледж, я привел «Спрей» к ветру, насадил наживку на рыболовную снасть, опустив ее на 30 морских саженей (≈55 м), и принялся ловить глубоководную рыбу. Я рыбачил с отменным успехом до наступления темноты и поймал три трески, двух пикш, одну морскую щуку и, что было приятнее всего, небольшого, но жирного и юркого палтуса. Решив, что я нахожусь на самом удобном месте, где можно пополнить запас продовольствия, я отдал плавучий якорь, который должен был удерживать нос «Спрея» против ветра. Юго-западное течение также было противоположно ветру, и это давало мне уверенность, что наутро «Спрей» будет находиться почти на том же месте. Затем я выставил мой большой сигнальный фонарь и впервые в полном одиночестве среди морского простора улегся, но не спать, а лишь дремать и мечтать.

Где-то я читал, как одна рыбацкая шхуна, бросив якорь, зацепилась за спину кита, который с бешеной скоростью унес ее в открытое море. Именно это случилось и со «Спреем» — во сне, конечно! Я не мог отделаться от этого впечатления, даже когда проснулся и обнаружил, что ветер дует вовсю и что разгулявшееся море потревожило мой краткий отдых. Луна освещала гонимые ветром облака: надвигался шторм. Тогда, оставив лишь самую малость парусов, я зарифил их, выбрал плавучий якорь и направился к маяку на острове Монхеган, которого достиг на рассвете 8 мая. Идя полным ветром, я вошел в гавань Раунд-Понд — маленький порт к востоку от Пемакуид. Здесь я пробыл весь день, пока ветер бушевал среди прибрежных сосен. На следующий день погода стала достаточно хорошей, и я вышел в море, предварительно внеся все записи в судовой журнал, не позабыв упомянуть о моем «приключении с китом».

Скользя вдоль берега по спокойной поверхности моря, «Спрей» держал курс на восток, проходя мимо множества островков. К вечеру 10 мая мы достигли большого острова, который остается в моих воспоминаниях под названием Лягушачьего, так как он пытался очаровать «Спрей» миллионами лягушачьих голосов. От Лягушачьего острова мы поплыли к Птичьему, называемому также скалами Геннета. На нем установлен сильный мигающий маяк, яркими вспышками освещавший плывущий мимо «Спрей».

Отсюда я взял курс на о-в Брайер-Айленд и во второй половине следующего дня очутился среди рыбачьих судов на

западной рыболовной банке. Поговорив со стоявшим на якоре рыбаком, который дал мне неправильный курс, я поплыл вдоль юго-западной оконечности бара через самую поганую быстрину, какая только имеется в заливе Фанди, и угодил прямо в Уэстпорт в Новой Шотландии, где когда-то в юные годы провел восемь лет.

Возможно, что рыбак сказал мне «ост-зюйд-ост», то есть подтвердил правильность направления, которое я держал в момент подхода к нему, а мне почудилось, что он сказал «ост-норд-ост», и я изменил курс. Прежде чем вообще ответить на мой вопрос, он воспользовался представившейся возможностью удовлетворить собственное любопытство и выяснить, откуда я плыву, почему путешествую в одиночку и почему не имею на борту ни кота, ни собаки.

Почему на борту нет ни кота, ни собаки?…

Впервые на протяжении своей морской жизни я на вопрос получил вместо ответа целую кучу вопросов. Думаю, этот тип был не из здешних мест. Во всяком случае он родом не с о-ва Брайер-Айленда, потому что, увертываясь от волн, хлеставших через поручни, и вытирая руками брызги воды с лица, он упустил отличную, пойманную им было треску. Хорошо известно, что жители о-ва Брайер-Айленда, независимо от того — сидит ли у них рыбка на крючке или нет, никогда не отворачиваются от морских брызг. А этот только болтал руками и невнимательно перебирал снасть. Помню, как мой старый приятель дьякон со здешних островов, даже слушая проповедь в церкви и задремав, непрерывно перебирал руками воображаемую рыболовную снасть, чем доставлял молодежи неописуемое удовольствие.

Я был рад неожиданному приходу в Уэстпорт. Впрочем, любой порт привел бы меня в восторг после отчаянной взбучки, которую получил «Спрей» от свирепого зюйд-оста. В Уэст-порте я очутился среди своих школьных друзей; это событие произошло 13 мая, а тринадцать — самое счастливое число в моей жизни. Это установлено задолго до того, как доктор Нансен отправился к Северному полюсу во главе экспедиции, состоявшей из тринадцати человек. Возможно, он слышал о том, как я с экипажем такой же численности совершил необычный бразильский рейс.

Как рад был я снова увидеть родные камни о-ва Брайер-Айленда, которые знал наперечет. На углу была все та же маленькая лавчонка, которую я не посещал 35 лет, но теперь она мне показалась гораздо меньше. Даже черепица на ней была той же. Я узнал ту же самую крышу, на которой мы, мальчишки, темными ночами охотились за шкурой черного кота, чтобы сделать из нее пластырь для бедного хромого человека.

Здесь же жил портной по имени Лоури. В те давние дни он очень гордился своим ружьем, а порох носил в заднем кармане куртки. В зубах у него всегда торчала короткая глиняная трубка, которую он в злополучный день сунул непотухшей в карман с порохом… мистер Лоури всегда отличался эксцентричностью поступков.

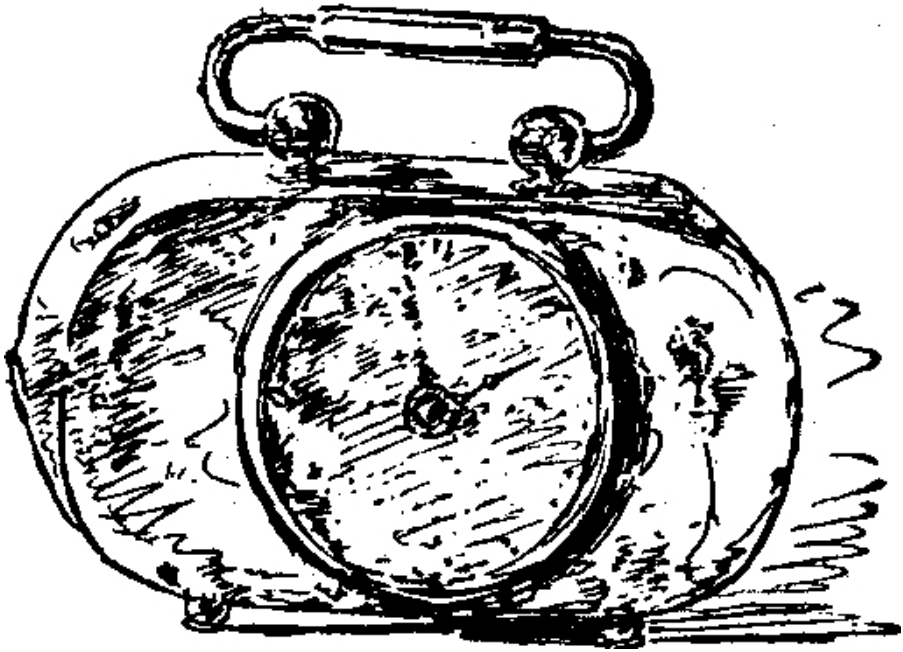
На о-ве Брайер-Айленда я еще раз внимательно осмотрел «Спрей», особенно его пазы, и убедился, что трепка, которую он получил от свирепого зюйд-оста, ничуть ему не повредила.

Плохая погода и неблагоприятный ветер заставляли меня не торопиться с отплытием, и вместе с несколькими друзьями я совершил прогулку по бухте Сент-Мери.

На следующий день после прогулки я воспользовался благоприятным ветром и вышел в море, а еще через день из-за

тумана и встречного ветра подошел к Ярмуту, где провел несколько приятных дней, купил на дорогу запас масла, баррель картофеля, взял еще шесть бочек воды, разместив все это под палубой.

В Ярмуте я приобрел свои знаменитые жестяные часы — единственный указатель времени на протяжении всего моего путешествия. Часы стоили полтора доллара, но корпус был помят и продавец уступил их за один доллар.



Хронометр капитана Слокама

ГЛАВА 3

Прощай, американский берег! В тумане, далеко от острова Сейбл. В открытом море. Госпожа Луна проявляет интерес к моему путешествию. Первое ощущение одиночества. “Спрей" встречается с “Ла Вагизой". Испанец дарит бутылку вина. Словесная перепалка с капитаном «Явы». Разговор с пароходом “Олимпия". Прибытие на Азорские острова

Меня ожидал бурный Атлантический океан, и я тщательно закрепил весь груз, опустил стеньгу, придав тем самым «Спрею» большую устойчивость. Затем я подтянул и закрепил талрепа, проверил все найтовы и надежность скрепления бушприта с водорезом, так как при переходе через океан даже в летнее время можно повстречаться с плохой погодой. На этот раз плохая погода преобладала. Лишь 1 июля после сильного шторма прояснилось и задул благоприятный северозападный ветер. На следующий день, когда встречная волна уменьшилась, я отплыл из Ярмута, попрощавшись с Америкой.

Запись в судовом журнале о первом дне моего плавания в Атлантике гласит: «В 9.30 утра отплыл из Ярмута. В 4.30 пополудни прошел мыс Сейбл; расстояние от берега три кабельтова. Ход восемь узлов. Северо-западный ветер».

Незадолго до захода солнца я выпил чай с клубникой, а «Спрей» неторопливо скользил по спокойной воде под прикрытием тянущегося к востоку берега.

В полдень 3 июля я был на траверзе островов Айронбаунд, и «Спрей» вновь шел отличным ходом. Утром я увидал большую шхуну, шедшую в восточном направлении из Ливерпуля — порта в Новой Шотландии. Через пять часов хода «Спрея» корпус шхуны скрылся за горизонтом.

В 6.25 вечера показался огонь маяка на Чебукто-Хэд, поблизости от порта Галифакс. Подняв флаг, я воспользовался ветром, дувшим прямо в корму, и до наступления темноты миновал остров Джордж. Вдоль всего побережья видно много маяков. Отличный маячный огонь имеется на Самбро, называемом также Скалой Плача, хотя даже этот огонь не был замечен товаро-пассажирским пароходом «Атлантик» в ночь его ужасной катастрофы.

Держа курс в открытое море, я наблюдал, как один сигнальный огонь за другим исчезали за кормой, покуда маяк Самбро не скрылся за горизонтом. Теперь «Спрей» остался один и бодро шел своим курсом.

В 6 часов утра 4 июля я взял вторые рифы, а в 8.30 уже шел с полностью зарифленными парусами. В 9.40 вечера я увидел проблеск маяка на западной оконечности острова Сейбл, который можно с успехом называть островом трагедий.

Густой туман плотным пологом закрыл все кругом, и я, отрезанный от всего мира, очутился в царстве туманов. Маячных огней больше не было видно, и, часто опуская лот, я установил, что после полуночи миновал восточную оконечность острова и скоро должен очутиться в безопасном для плавания районе, вдали от берегов и отмелей. Ветер был свежим, но направление его было юго-юго-западным. Мне рассказывали, что размер острова Сейбл за последние годы уменьшился с сорока миль до двадцати и что из трех маяков, построенных с 1880 года, два полностью смыты наступающей водой, а третий скоро будет затоплен.

К вечеру 5 июля «Спрей», плывший весь день по неспокойному морю, решил двигаться вперед без помощи своего рулевого. В тот момент я держал курс на зюйд-ост-тень-зюйд, но ветер несколько заходил, и «Спрей», имея отличный для него ход в восемь узлов, двигался теперь в юго-восточном направлении. Мне пришлось увеличить парусность, чтобы не теряя времени пересечь пути, по которым следуют лайнеры, и возможно скорее достичь благоприятного для меня Гольфстрима.

К вечеру туман рассеялся, и я увидел заход солнца. Затем я, обратившись лицом на восток, обнаружил впереди бушприта улыбающуюся полную луну, вылезшую из моря. Даже появление самого Нептуна не могло бы меня больше удивить.

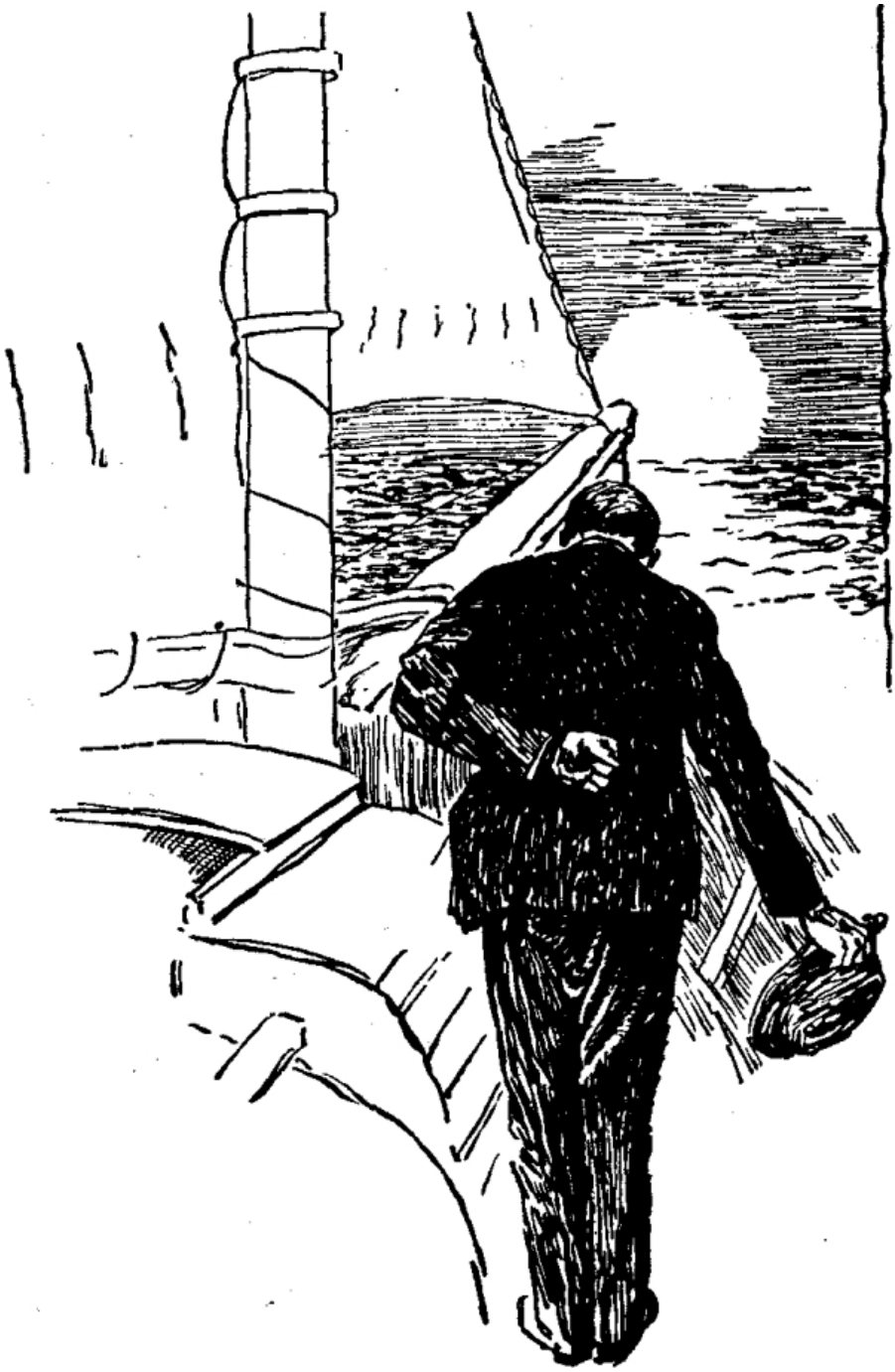
— Добрый вечер, госпожа Луна! — вскричал я. — Очень рад вас видеть…

С тех пор я неоднократно беседовал с луной, которую посвятил во все подробности задуманного мною путешествия.

Около полуночи я снова попал в полосу тумана, гораздо

более густого, чем прежний, и плавание в тумане продолжалось несколько дней. При ветре, усилившемся до штормового, волны поднимались все выше, но «Спрей» отлично их выдерживал.

В безмолвии унылого тумана я чувствовал себя бесконечно одиноким, как насекомое, плывущее на соломинке. Закрепив штурвал, я ложился спать, а «Спрей» сам шел своим курсом. В такие дни меня охватывало чувство страха, а память работала с поразительной силой. Все угрожающее, незначительное, малое и большое, удивительное и обыденное возникало и странно чередовалось в моей памяти. Страницы прошлого, позабытого, возникали передо мной и казались относящимися к иному, давно минувшему существованию. Смеющиеся и плачущие голоса рассказывали мне о том, что я слышал в различных уголках Земного шара.



Добрый вечер, госпожа Луна!

Только в штормовую погоду, когда работы было по горло, чувство одиночества покидало меня, но с наступлением штиля возвращалось вновь. Боясь разучиться говорить, я громким

голосом отдавал сам себе команду по управлению судном. Ровно в полдень, когда солнце стояло в зените, я по всем морским правилам кричал: «восемь склянок!» Находясь в каюте, я спрашивал воображаемого рулевого: «Как на румбе?» или «Какой курс?» Но ответа не было, и ощущение одиночества проявлялось с новой силой. Мой голос глухо раздавался в безлюдном пространстве, и я перестал разговаривать с самим собой. Вскоре я вспомнил, что подростком любил распевать песни. Почему бы не попробовать снова, тем более что здесь я никого не буду беспокоить? Мои музыкальные способности никогда ни у кого не вызывали чувства зависти. Можете себе представить, как я развернул свое дарование сейчас, находясь в необъятной Атлантике! Достаточно было посмотреть на дельфинов, совершавших необычайные прыжки, как только раздавались мои рулады, предназначенные для волн и всего того, что в них находилось. Старые черепахи высовывали головы из воды и удивленно таращили глаза, когда я пел «Джонни Бокер» или еще что-либо в этом роде. Надо отметить, что дельфины были лучшими ценителями моего пения, чем черепахи, и прыгали значительно выше. Однажды во время исполнения мною псалма на тему о рухнувшем Вавилоне один дельфин прыгнул выше бушприта, и если бы «Спрей» шел скорее, он очутился бы на палубе. Что касается морских птиц, то они испуганно летали вокруг.

К 10 июля, после восьми дней плавания, «Спрей» находился на тысячу двести миль к востоку от мыса Сейбл*. Сто пятьдесят миль в сутки — отличный результат для маленького суденышка. Это был рекордный по расстоянию и скорости переход для «Спрея» на протяжении всего плавания.

* Мыс Сейбл, на котором стоит маяк, находится на южной оконечности о-ва Сейбл.

Вечером 14 июля, находясь в отличном по сравнению с прошлыми днями настроении, я получил возможность крикнуть «кто плывет?» На горизонте, три румба по наветренной скуле, показались мачты какой-то баркентины. Потом наступила ночь, и я плыл далее, не обращая внимания на румпель.

Дул южный ветер, и «Спрей» с закрепленными должным образом парусами шел на восток. Всю ночь «Спрей» шел отличным ходом: время от времени я выходил на палубу, но каждый раз заставал все в полном порядке. С юга продолжал дуть умеренный бриз, и наутро 15 июля «Спрей» поравнялся с баркентиной из Виго «Ла Вагиза», которая шла в родной порт из Филадельфии и уже 23 дня находилась в плавании.

На баркентине нас заметили накануне, и когда «Спрей»

подошел достаточно близко, капитан бросил мне конец, по которому переправил бутылку отличного вина. Вместе с вином он прислал свою карточку — на ней значилось: Хуан Гантес. Думаю, он был милейшим человеком. Когда «Спрей» лихо проходил мимо и я захотел поговорить с ним, он так пожал плечами, что они очутились чуть ли не выше головы. Узнав через своего помощника о целях моей экспедиции и о том, что я путешествую один, он перекрестился и скрылся в каюте. Больше я его не видел, а к заходу солнца баркентина была далеко позади меня — не ближе, чем в прошлый вечер.

Жизнь становилась все менее и менее монотонной. 16 июля дул северо-западный ветер, море было спокойным, а на горизонте показался барк, и в половине третьего пополудни я уже разговаривал с ним. Этот барк из Глазго назывался «Ява» и шел из Перу в Куинстаун за распоряжениями. Старый капитан барка несколько напоминал медведя, хотя на Аляске я видел медведя, который выглядел гораздо приветливее. По крайней мере аляскинский медведь обрадовался встрече со мной, чего никак нельзя было сказать о капитане «Явы». Возможно, что мой приветственный оклик потревожил капитанский полдневный отдых, а мое маленькое суденышко, проходя мимо его большого судна, подействовало на капитана, как красная тряпка на быка, так как «Спрей» имел значительное преимущество перед большими судами в дни, когда ветер был слабым. На протяжении последних дней «Ява» еле-еле двигалась вперед, а ход «Спрея» с поднятым и надувшимся от слабого ветра гротом не оставлял желать лучшего.

— Как давно здесь нет ветра? — проревел капитан, когда «Спрей» приблизился.

— Не знаю, капитан… — рявкнул я изо всех сил. — Я только что появился в этих местах.

При этих словах находившийся на баке помощник капитана ухмыльнулся.

— Я отплыл от мыса Сейбл четырнадцать дней назад, — добавил я (в это время я находился недалеко от Азорских островов).

— Подшкипер… — рявкнул капитан. — Подшкипер!… Иди сюда и послушай, что рассказывает этот янки. Спускай флаг, подшкипер! Спускай флаг!…

И, к общему удовольствию, «Ява» капитулировала перед «Спреем».

Острое ощущение одиночества, которое я испытал вначале, исчезло. Видимо, произошло нечто таинственное, покуда я миновал полосу тумана. Я встретился с Нептуном в час его гнева,

но он не нашел в моих поступках ничего оскорбительного и позволил продолжать плавание.

В судовом журнале за 18 июля имеется такая запись: «Отличная погода. Ветер юго-западный. Вокруг резвятся дельфины. В 11.30 утра встретил пароход «Олимпия» на 34°5Г западной долготы».

— Без трех минут половина двенадцатого… — прокричал капитан «Олимпии», сообщая мне долготу и время. Я был в восторге от постановки дела на «Олимпии», хотя считал, что ее капитан чересчур точен в расчетах, находясь в открытом море. Впрочем, неточности в расчетах местоположения приводят к таким катастрофам, какая случилась с «Атлантиком» и многими другими судами. А этот капитан до тонкости знал свое местоположение; это был молодой человек, но я уверен, что со временем у него будет отличный послужной список.

Вокруг парохода «Олимпия» не было ни одного дельфина — они предпочитают плавать вокруг парусников.

Берег виден!… Поутру 19 июля впереди по курсу показался таинственный купол, напоминавший серебряную гору. Берег был полностью закрыт белой блестящей дымкой, сверкавшей, на солнце, как начищенное серебро, но я был уверен, что это остров Флорес. В 4.30 пополудни «Спрей» был на его траверзе. Дымка рассеялась, и остров Флорес был передо мной. Этот остров находится в 174 милях от острова Фаяла. Несмотря на гористый берег, долгое время он не был открыт, хотя основную группу островов давно заселили.

Ранним утром 20 июля я увидел по правому борту вершины гор на острове Пику, торчащие высоко над облаками, а когда солнце разогнало туман, острова один за другим стали возникать передо мной. Плывя ближе к берегу, я смотрел на возделанные поля. «О, как прекрасна зелень полей!» Только люди, видевшие Азорские острова с палубы корабля, могут понять истинную красоту этого среднеокеанского пейзажа.

В 4.30 пополудни я отдал якорь в Фаяле, пробыв ровно восемнадцать суток в плавании от мыса Сейбл. Прежде чем «Спрей» достиг волнолома, на красивой лодке подплыл американский консул, а также молодой морской офицер, который, опасаясь за судьбу моего судна, предложил свои услуги в качестве лоцмана. У меня нет никаких сомнений в том, что молодой офицер мог великолепно командовать военным кораблем, а «Спрей» был слишком незначителен для сверкающего офицерского мундира. Как бы там ни было, но, столкнувшись едва ли не со всеми судами, находившимися в гавани, и потопив портовую баржу, «Спрей» был введен офицером в порт, получив

при этом незначительные повреждения. Этот достопримечательный лоцман рассчитывал на мою благодарность, но мне оставалось неясным, почему он на нее претендовал. Не за расходы ли, которые понесло его правительство, поднимая затонувшую баржу, или за то, что он не потопил «Спрей»? Впрочем, я его великодушно простил.

На Азорские острова я прибыл в сезон фруктов, и «Спрей» был так ими завален, что я не знал, что с ними делать. Островитяне повсюду очень приветливы, но я нигде не встречал более радушных, чем на Азорских островах.

Здешнее население никак нельзя считать зажиточным: с заработками очень трудно, налоги весьма высоки, и единственное, что не облагается налогами, — воздух, которым дышат местные жители. Их родная страна* даже не позволяет устроить на Азорах порт для захода иностранных почтовых судов, и поэтому пакетбот, везущий почту для Орты, должен ее доставлять в Лиссабон под предлогом необходимости дезинфекции, а на самом деле — для взыскания с пакетбота портовых сборов. Отправленные мною из Орты письма пришли в США на шесть дней позже, чем посланные из Гибралтара, куда я прибыл тринадцать дней спустя.

* Португалия.

На следующий день после моего прибытия в Орту праздновался день какого-то знаменитого святого. Со всех островов прибывали лодки, переполненные людьми, пожелавшими принять участие в празднестве, происходившем в Орте — столице и, так сказать, «Иерусалиме» Азорских островов. С утра и до ночи палуба «Спрея» была запружена мужчинами, женщинами и детьми.

После празднества один добросердечный местный житель запряг коляску и день-деньской катал меня по прекрасным дорогам острова Фаяла. На ломаном английском языке он объяснил мне: «Я это делаю потому, что, когда впервые попал в Америку, я не знал ни слова по-английски, мне было очень трудно, но я встретил человека, у которого нашлось время выслушать мою просьбу. И тогда я принес обещание своему святому доставить радость чужеземцу, которого встречу в моей стране».

К несчастью, этот любезный джентльмен пригласил переводчика, чтобы я мог, как он выразился, лучше уразуметь достоинства здешней страны. Этот переводчик едва не вогнал меня в могилу, рассказывая о кораблях и дальних плаваниях, о лодках и обо всем, о чем я менее всего хотел бы слышать., Мой новый друг и хозяин с трудом находил возможность вставить в

разговор хотя бы одно слово. Перед моим отплытием он угостил меня таким обедом, который мог бы оказать честь любому принцу, хотя он жил в своем доме на холостяцкий образец.

— Моя жена и дети покоятся там… — сказал он, указывая на кладбище, находившееся на противоположной стороне дороги. — Я переехал в этот дом издалека, чтобы быть поближе к месту, которое с молитвой посещаю каждое утро.

На острове Фаял я пробыл четыре дня, то есть на два дня дольше, чем предполагал. Причина тому — трогательное отношение ко мне местных жителей. Некая девица, невинная как ангел, явилась ко мне и сказала, что хочет плыть со мной на «Спрее», если я довезу ее до Лиссабона. По ее словам, она умела отлично жарить летающих рыб, но ее коронным номером было приготовление трески. Ее брат Антонио, служивший в качестве переводчика, намекнул, что он сам не прочь отправиться со мной, так как всей душой стремится повидать в Америке своего друга некоего Джона Уилсона и готов для этого обогнуть оба мыса.

— Знаете ли вы Джона Уилсона из Бостона?. — спросил он у меня.

— Я знаю Джона Уилсона, но он не из Бостона…

— У него есть дочка и сын… — уточнил Антонио особенности своего друга.

Если приведенный мною разговор дойдет до того самого Джона Уилсона, то пусть будет ему известно, что Антонио из Пику хранит о нем воспоминания.

ГЛАВА 4
Шквалистая погода на Азорских островах. Роскошная жизнь. Бред, вызванный брынзой и сливами. Рулевой с “Пинты”. В Гибралтаре. Обмен любезностями с британским флотом. Поездка на марокканское побережье

На рассвете 24 июля, во время моего отплытия из Орты, дул слабый юго-западный ветер, который с восходом солнца стал шквалистым. Не отойдя и мили, мне пришлось взять у парусов два рифа. Не успел я поднять дважды зарифленный грот, как с гор налетел такой яростный порыв ветра, что я испугался за судьбу мачты. Быстрым поворотом руля я привел судно к ветру, но при этом один наветренный талреп был сорван, а другой лопнул. Порыв ветра поднял в воздух стоявший на палубе металлический бак и швырнул его в проходившее с подветренной стороны французское учебное судно. Весь день стояла более или менее шквалистая погода, и я плыл под прикрытием высокого берега. Почти вплотную огибая скалу, я воспользовался благоприятными условиями и принялся ремонтировать поврежденные талрепы. Едва я опустил паруса, как из-за скалы показалась несущаяся прямо на меня четырехвесельная шлюпка с таможенным чиновником, принявшим меня за контрабандиста.

С большим трудом я объяснил ему истинное положение вещей, а тем временем один из гребцов — настоящий моряк, сразу сообразивший в чем дело, прыгнул на палубу «Спрея» и, пока я объяснялся с таможенным чиновником, закрепил приготовленные мною новые талрепы и помог мне привести в порядок такелаж. Таким образом, мелкий инцидент пошел мне на пользу» а мое объяснение стало понятно всем присутствующим. С дружеской помощью можно обойти весь свет. Пусть кто-нибудь попробует остаться без друзей, и он увидит, что из этого получится.

После того как такелаж был приведен в порядок, «Спрей» миновал остров Пику и к утру 26 июля при сильном ветре обогнул с наветренной стороны остров Сен-Михель. К концу дня я

повстречал паровую яхту принца Монакского, направлявшуюся в Фаял. Во время своей предыдущей поездки принц Монакский не пожелал причалить, чтобы избежать «торжественной встречи», которую ему пытались устроить «отцы острова». Не могу понять, почему принц так опасался «почестей». Впрочем, в Орте тоже не понимали этого.

— Я рулевой с «Пинты» и пришел помочь вам

С момента прибытия на Азорские острова я вел роскошную

жизнь, питаясь свежим хлебом, маслом, овощами и различными фруктами, но больше всего на «Спрее» оказалось Слив, и я ел их до отвала. На острове Пику американский генеральный консул Мэннинг подарил мне много местной брынзы, которую я усиленно заедал сливами. Ночью у меня начались колики.

Недавний легкий ветер усилился, а на юго-западе появились тяжелые облака, и мне снова пришлось зарифить паруса. В перерыве между двумя желудочными схватками я приспустил грот и насколько мне позволяли силы закрепил один за другим нок-бензели дважды зарифленных парусов. «Спрей» шел открытым морем, и я мог укрыться в каюте.

Я очень осторожен в море, но на этот раз не заметил, что поднял слишком много парусов при такой плохой погоде. Короче говоря, мне надо было поступить совсем иначе, а я, подняв дважды зарифленные грот и кливер, лег на курс. После этого я спустился в каюту и, мучаясь желудочной болью, улегся на. полу.

Сколько времени я провалялся — не могу сказать, так как находился в беспамятстве, а когда очнулся, сразу понял, что «Спрей» плывет в бушующем море. Выглянув наружу, я, к моему изумлению, обнаружил у штурвала высокого человека. Он перебирал ручки штурвального колеса, зажимая их сильными, словно тиски, руками. Можно себе представить, каково было мое удивление! Одет он был как иностранный моряк, широкая красная шапка свисала петушиным гребнем над левым ухом, а лицо было обрамлено густыми черными бакенбардами. В любой части Земного шара его приняли бы за пирата. Рассматривая его грозный облик, я позабыл о шторме и думал лишь о том, собирается ли чужеземец перерезать мне глотку; он, кажется, угадал мои мысли.

— Сеньор… — сказал он, приподнимая шапку. — Я не собираюсь причинять вам зло. — Едва заметная улыбка заиграла на его лице, которое сразу стало более приветливым. — Я вольный моряк из экипажа Колумба и ни в чем не грешен, кроме контрабанды. Я рулевой с «Пинты» и пришел помочь вам… Ложитесь, сеньор-капитан, а я буду править вашим судном всю ночь. У вас лихорадка, сопровождающаяся бредом, но к завтрашнему дню вы поправитесь…

Я подумал, каким дьяволом надо быть, чтобы плыть под всеми парусами, а он, словно угадав мои мысли, воскликнул:

— Вон там, впереди, идет «Пинта», и мы должны ее нагнать. Надо идти полным ходом, самым полным ходом. Vale, vale, muy vale![1]

Откусив большой кусок черного сухаря, он добавил:

— Было очень неосторожно, капитан, кушать брынзу со

сливами. Никогда нельзя быть уверенным в брынзе, если не знаешь, кто и когда ее приготовил. Quien sabe[2], может быть она из leche di cabra[3] и быстро испортилась.

[1] Друг, друг, очень друг **(лом.** исп.).

[2] Кто знает (исп.).

[3] Козье молоко (исп.).

— Довольно!… — закричал я. — У меня нет желания слушать нравоучения…

Я постелил матрац и лег на этот раз уже не на голый пол. Все время я смотрел на странного гостя, который еще раз сказал, что у меня лихорадка, сопровождающаяся коликами, а потом затянул дикую песню:

Прекрасны суровые сверкающие волны,
Прекрасно звучит рев бури!
Прекрасен стон морских птиц,
Прекрасны Азорские острова….

Думаю, что в этот момент у меня наступил кризис, и, чувствуя раздражение, я жалобно произнес: «Ненавижу ваши стихи, и будь прокляты Азорские острова, и пусть черт поберет всех птиц…»

Потом, продолжая ощущать приступы болезни, я стал просить его прекратить пение. Бред все еще продолжался, а тем временем «Сдрей» несся по бурному морю. В моем воспаленном мозгу мелькали какие-то ломовые извозчики, сбрасывавшие лодки на пирс, у которого стоит «Спрей», не имея кранцев.

— Вы разобьете лодки!… — кричал я снова и снова, пока волны бились о крышу каюты над моей головой. — Вы разобьете ваши лодки, но не сумеете повредить моего «Спрея». Он все выдержит…

Когда боли в желудке и лихорадка прошли, я осмотрел палубу «Спрея» и обнаружил, что она сверкает, как зуб акулы. Волны смыли все, что только можно было смыть. И теперь, среди бела дня, я с удивлением установил, что «Спрей» мчится по заданному курсу, как рысистый конь. Даже сам Колумб не мог бы править судном с большей точностью.

За пришедшую ночь «Спрей» прошел девяносто миль по бурному морю. Я был очень признателен старому рулевому, но удивлялся, почему он не убрал кливер.

Ураган постепенно стихал, а к полудню засияло солнце. Меридиональная высота и показания все время действовавшего лага подтвердили, что на протяжении суток «Спрей» шел правильным курсом. Мое самочувствие было сносным, но все же я

ощущал слабость и потому не отдавал рифов ни днем, ни к вечеру, хотя ветер был слабым. Я ограничился тем, что развесил сушить на солнце промокшую одежду, а сам лег спать. Во сне меня снова посетил вчерашний приятель и сказал:

— Вы правильно поступили, послушавшись прошлой ночью моего совета, и, если хотите, я охотно буду посещать вас на протяжении всего плавания, хотя бы из любви к приключениям…

Закончив фразу, он приподнял шапку и исчез так же таинственно, как и появился. Видимо, он перенесся на фантастическую каравеллу «Пинту».

Проснувшись, я почувствовал себя бодрым, так как побывал в обществе друга и опытнейшего моряка. Собрав высохшую одежду, я принялся за дело и выбросил за борт все до единой сливы, какие только были на борту «Спрея».

28 июля стояла отличная погода: дул слабый северо-западный ветер, а воздух был чудесным. Я порылся в моем гардеробе и достал белую сорочку, готовясь к встрече с каботажными пакетботами и находящимися на них благовоспитанными пассажирами. Затем я выстирал кое-что из своей одежды, чтобы выполоскать из нее соль. А так как я был голоден, то развел огонь и с большой тщательностью сварил компот из груш и отставил его в сторону, покуда не был готов котелок отличнейшего кофе. К этому у меня имелись сливки и сахар. Коронным блюдом был поджаренный рыбный фарш, которого вполне хватило бы на двоих, но я уже снова находился в отличном здравии, а мой аппетит был поистине изумительным. Пока я обедал, на керосиновой лампе тушилась большая луковица, которую я намеревался съесть позже. Роскошная жизнь была у меня сегодня!

После полудня «Спрей» прошел рядом со спящей на воде черепахой. Она проснулась от моего гарпуна, пробившего ей шею, если только проснулась вообще. Втащить черепаху на палубу оказалось очень нелегким делом, но мне удалось зацепить ее гафель-гарделем за ласт. Право, черепаха была не меньшего веса, чем «Спрей». Кругом виднелись еще черепахи, и я подготовил снасти, чтобы вытаскивать их из воды. Для этого мне пришлось опустить гротовый парус. Впоследствии я с трудом его поднял, так как снасти были использованы для вытаскивания черепах. Но зато черепашьи бифштексы были замечательно вкусными.

Надо сказать, что с коком на «Спрее» у меня не было разногласий на протяжении всего плавания; повар считал меня неплохим едоком. Нигде и никогда не существовало такого единодушия между экипажем судна и коком. В тот же день на ужин были поданы бифштексы из черепахи, чай с поджаренным

хлебом, жареный картофель, тушеный лук, а на сладкое компот из груш и сливки.

К вечеру я увидел сорванный плавучий буй, окрашенный в красный цвет, со штоком для отличительного знака высотой около шести футов.

Внезапное изменение погоды сказалось на исчезновении черепах и рыбы, и теперь не на что было рассчитывать до прибытия в какой-либо порт.

31 июля с севера неожиданно налетел шторм, который развел большую волну, и мне пришлось убавить паруса. В этот день «Спрей» прошел всего лишь 51 милю. 1 августа шторм продолжался и волна была очень сильной. Всю ночь «Спрей» шел с полностью зарифленным гротом и подтянутым кливером. В три часа пополудни кливер был сорван ветром и превращен в клочья. Тогда я приладил стаксель, а обрывки кливера, которые мне удалось сохранить, пошли на кухонные тряпки, в которых я нуждался.

К 3 августа шторм начал затихать, и я заметил много признаков близости земли. Улучшение погоды сказалось и на камбузе, где я развел огонь, чтобы испечь хлеб, и вскоре этот хлеб стал реальностью. Главным достоинством морской стряпни является отличный морской аппетит, и это мне известно с давних пор, начиная с уже рассказанного эпизода о моем пребывании в роли кока на рыболовной шхуне. Сейчас, после обеда, я сидел и несколько часов кряду читал описание жизни Колумба, а к концу дня заметил, что птицы все время летят в одном и том же направлении. Тогда и я воскликнул: «там лежит земля!»

Ранним утром 4 августа я «открыл Испанию», а увидев огни на берегу, понял, что страна обитаема. «Спрей» продолжал идти своим курсом, миновал место Трафальгарского боя, вошел в Гибралтарский пролив и в три часа дня после двадцати девяти суток плавания от мыса Сейбл встал на якорь.

К концу этого первого этапа путешествия я чувствовал себя отлично, не ощущая усталости и болезней, и, как всю свою жизнь, был сухощав, как риф-сезень.

Еще на подходах к Гибралтару я обогнал два итальянских парусника. К моменту когда уже встал на якорь, я видел, как они шли у африканского берега, «Спрей» обогнал их на подходе к мысу Тарифе.

Таким образом, «Спрей» на своем пути обогнал всех; пароходы, конечно, в счет не идут.

Все обстояло как нельзя лучше, но я позабыл захватить из Орты карантинное свидетельство, и когда на борт «Спрея» прибыл суровый пожилой портовый врач, то поднялся шум. Это было как

раз то, что требовалось. Если вы хотите поладить с настоящим англичанином, то сначала необходимо с ним поспорить. Это мне было отлично известно, и я с полным умением отвечал ему словесным ударом на каждый его выпад.

— Отлично… — резонно заявил он мне к концу перепалки. — Согласен и признаю, что состояние здоровья вашего экипажа не оставляет желать лучшего. Но кто знает, какие болезни имеются в порту, где вы побывали? Следовало бы отправить вас в крепость, сэр! — воскликнул он. — Но так и быть, можете иметь свободное сообщение с берегом.

Больше я пэртового врача в глаза не видел.

На следующее утро к «Спрею» подошел и встал рядом, насколько ему позволяли размеры, большой паровой катер, и мне были переданы наилучшие пожелания старшего военно-морского офицера адмирала Брюса, который приказал сообщить мне, что для «Спрея» отведено место возле арсенала за новым молом.

В этот момент я находился за старым молом среди местных судов, в. крайне неудобном и неспокойном месте, и был очень рад убраться отсюда, что и сделал не мешкая. При этом я думал, как хорошо будет «Спрею» среди линейных кораблей вроде «Коллингвуда», «Бальфлера» и «Корморента», на борту которых меня впоследствии принимали почти по-королевски.

Адмирал Брюс меня сердечно приветствовал, когда я явился отблагодарить его за место у причала и за предоставление парового катера, отбуксировавшего «Спрей» к новому месту стоянки.

— Если место стоянки вам нравится, то все в порядке. Мы отведем вас в открытое море, как только ви будете готовы к отплытию. Но скажите, в каком ремонте нуждается «Спрей»? С «Гебы» вам пришлют мастера-парусника… Ах, «Спрею» нужен новый кливер? Сейчас я прикажу ремонтным мастерским осмотреть все на «Спрее». Скажите, капитан, вам пришлось-таки дать жару «Спрею», чтобы за 29 дней в одиночку добраться сюда? Но ничего, мы постараемся сделать ваше пребывание здесь приятным…

«Спрею» жилось в Гибралтаре лучше, чем британскому броненосцу «Коллингвуду».

Позже днем я услышал оклик:

— На «Спрее»! Миссис Брюс хотела бы подняться на борт и познакомиться со «Спреем». Удобно ли, если она посетит вас сегодня?

— Очень удобно… — радостно отозвался я. А на следующий день губернатор Гибралтара сэр Керрингтон вместе с высшими офицерами гарнизона и в сопровождении командиров всех

военных кораблей побывали на «Спрее» и оставили свои подписи в моем судовом журнале.

Позднее снова раздался оклик:

— На «Спрее»!…

— Слушаю…

— Командир линейного корабля «Коллингвуда» свидетельствует вам свое уважение и просит пожаловать в гости к нему на корабль в половине пятого; но не позже половины шестого.

Зная свой жалкий гардероб, я намекнул, что во франты не гожусь.

— Вас ожидают во фраке и цилиндре…

— Тогда я не смогу явиться…

— К черту! Конечно, вы можете явиться в том, что у вас есть.

— Отлично, сэр… — ответил я.

Даже если бы на моей голове был цилиндр высотой до самой луны, я не мог бы рассчитывать на лучший прием, чем тот, который был устроен в мою честь на «Коллингвуде». Англичане, приглашая человека к себе в гости, даже если это происходит на борту огромного линейного корабля, отбрасывают свою чопорность и держатся запросто.

Нельзя покинуть Гибралтар, не сказав, что было сделано для того, чтобы я полюбил это гостеприимное место. Ежедневно из роскошных адмиральских владений мне доставлялось молоко, а два раза в неделю овощи.

— На «Спрее»! — раздавался адмиральский оклик.

— Слушаю…

— Завтра ваш овощной день!…

— Есть, сэр…

Я много бродил по старому городу, и сопровождавший меня артиллерист прошел со мной по пробитым в глубине скал галереям так далеко, как это дозволено иностранцам. Во всем мире нет подземных военных сооружений, подобных здешним по их замыслу, по технике исполнения. Осматривая эти грандиозные сооружения, трудно себе представить, что это сделано на ничтожном, как точка в азбуке Морзе, географическом пункте.

Перед моим отплытием я был приглашен на пикник, в котором принимали участие губернатор, офицеры гарнизона и командиры расположенных здесь военных кораблей. Все было обставлено по-царски!

Миноносец № 91 со скоростью 22 узла прокатил участников пикника к марокканскому побережью и обратно. День был настолько хорошим, что никто не захотел сойти на берег. Наш миноносец трепетал, как осиновый лист, когда на

предельной скорости летел по морю. Но младший лейтенант. Буше — по виду зеленый юнец — вел корабль с умением опытного моряка. На следующий день я завтракал у губернатора генерала Керрингтона в здании Лайн-Уолл-Хауза, ранее бывшим монастырем францисканцев. Это своеобразное здание хранит реликвии четырнадцати осад, которые выдержал Гибралтар. А еще через день я ужинал у адмирала в **его** резиденции, которая прежде была казармой наемных солдат. Повсюду я чувствовал дружеские рукопожатия, дававшие мне силу преодолеть предстоящие долгие дни плавания в одиночестве. Должен заметить, что прекрасная дисциплина порядок и жизнерадостность были другим чудом этой огромной крепости, где все делалось спокойно, словно на отлично слаженном судне, плывущем в спокойном море. Никто не повышал голоса, за исключением, конечно, боцмана.

Когда консул Соединенных Штатов в Гибралтаре почтенный Горацио Спраг посетил 24 августа «Спрей», он был приятно поражен отношением ко мне со стороны наших британских сородичей.

ГЛАВА 5

Отплытие из Гибралтара при помощи английского буксира. “Спрей” меняет курс и направляется, не через Суэцкай канал, а к мысу Горн. Меня преследует марокканский пират. Сравнение с Колумбом. Канарские острова. Острова Зеленого Мыса. Морская, жизнь. Прибитое в Пернамбуку (Ресифе). Счеты, с бразильским правительством. Подготовка к встрече со штормами в районе мыса Горн

В понедельник 25 августа «Спрей» вышел из Гибралтара, щедро вознагражденный за допущенное им отклонение от первоначально задуманного маршрута экспедиции. Буксир британского военно-морского флота вывел его в зону, где дует устойчивый ветер. Наполнив паруса, он снова понес «Спрей» в Атлантику, где вскоре превратился в жестокий шторм.

Первоначально я предполагал плыть по Средиземному **морю и** далее через Суэцкий канал, продвигаясь непрерывно на восток. Впоследствии я изменил свое намерение, послу**шавшись** советов опытных офицеров, плававших в здешних **водах.** Мои советчики говорили, что здешние берега кишат разбойниками, и вскоре я убедился, что нахожусь среди пи-ратов и грабителей.

Мой план сводился к тому, чтобы держаться возможно дальшеот берегов, служивших прибежищем пиратам, но не успел я отплыть достаточно далеко, как заметил отделив-ввуюся от берега фелюгу, которая начала следовать за Спреем».

Я лег на другой курс, но на фелюге сделали то же самое. Оба судна шли полным ходом, но расстояние между ними нее уменьшалось. «Спрей» старался изо всех сил и был выше всех похвал, однако этого было мало. Кроме того, «Спрей» нес слишком много парусов, и предо мной стояла дилемма: либо

взять рифы, либо лишиться мачты. Выхода не было, и мне пришлось взять рифы, хотя это и угрожало необходимостью вступить в рукопашный бой с пиратами.

За пятнадцать минут, которые мне понадобились на взятие рифов, фелюга настолько приблизилась, что я мог четко видеть чубы на головах моих преследователей, те самые чубы, за которые, как говорят, Магомет тащит злодеев на тот свет. Грабители приближались ко мне со скоростью ветра, и было ясно, что меня преследуют потомственные пираты, а по их движениям я понимал, что они готовятся нанести удар. Но внезапно ликование на их лицах сменилось выражением страха и гнева: фелюга, несшая слишком много парусов, взлетела на гребень огромной волны, которая, как неожиданный пушечный выстрел, изменила весь ход событий. Еще через три минуты та же самая волна со всей силой ударила по «Спрею», оборвала стропку гика-шкота и повредила грот-гик. С молниеносной быстротой я бросился к кливер-фалу и спустил кливер. Лишившись переднего паруса, «Спрей» резко повернул к ветру. Страшно волнуясь, я опустил грот и закрепил все, включая сломанный гик. Право, не понимаю, как мне удалось ухватить гик прежде, чем парус не был разорван, но ни один стежок паруса не пострадал. Закрепив грот и снова подняв кливер, я бросился в каюту, схватил заряженное ружье и запас патронов.

Быстро подсчитав, что за это время пираты успели выровнять свое положение и находятся рядом со мной, я решил смотреть на них только через прицел ружья. Взяв ружье на изготовку, я осмотрелся кругом, но пиратов не было видно. Та же волна и тот же порыв шквала, которые повредили гик у «Спрея», начисто снесли мачту на фелюге, и вскоре я увидел, как десяток, если не более, пиратов тщетно пытались спасти сорванный такелаж. Аллах заставил почернеть их лица!

Дальнейшее путешествие я продолжал с полным комфортом, подняв кливер и стаксель. Затем я скрепил гик, наложил на него шкало (бандаж), свернул и уложил парус, отвернул «Спрей» на два румба от берега, чтобы не попадать близко к береговому течению и сильному прибою. При таком курсе ветер дул с правого борта и наполнял ходовые паруса. Пока я все это делал, уже совсем стемнело, и тут на палубу шлепнулась летающая рыба. Сначала я решил зажарить ее на ужин, но вскоре заметил, что зверски устал и не хочу заниматься стряпней. Право, я не могу вспомнить ни одного дня в моей жизни, когда я себя чувствовал таким усталым, как сегодня. Я лишился даже сна и лежал пластом. Только после полуночи я заставил себя встать, вскипятить чай и приготовить рыбу. Теперь я больше чем когда-

либо понимал, что мое путешествие потребует отмени огромного напряжения сил.

27 августа я не видел ни марокканцев, ни их берегов. Исключение составили две горные вершины, обрисовывавшиеся на востоке в прозрачном утреннем воздухе. К моему великому удовольствию, после восхода солнца вершины исчезли в дымке.

После счастливого спасения от пиратов несколько дней кряду ветер дул с умеренной силой, а поднявшаяся волна не была слишком бурной или опасной. Сидя в каюте, я вообще не замечал качки, так как волна была очень плавной. Теперь, когда неприятности и треволнения остались позади, я остался один на один с морской стихией и целиком находился в ее руках, но я был счастлив и проникался все большим интересом к предпринятому путешествию.

Плывя 400 лет назад по этим же самым местам, Колумб на своей каравелле «Санта Мария» был менее счастлив, да и уверенности в успехе у него было меньше, чем у меня. У Колумба к этому времени уже начались неприятности. В результате предательства или по какой-то иной причине экипаж повредил руль корабля незадолго до того, как пронесся ураган, какой только что выдержал «Спрей». Кроме того, на «Санта Мария» шла распря, которой не могло быть на «Спрее».

После трехдневного плавания среди шквалов и переменных ветров я свалился и заснул, а «Спрей» с закрепленным рулем продолжал идти по заданному курсу. Ранним утром 1 сентября впереди появились облака, свидетельствовавшие о том, что мы приближаемся к Канарским островам. На следующий день погода изменилась:.штормовые облака охватили небо со всех сторон. По всем признакам, с востока приближался гарматан — сухой восточный ветер с западного берега Африки, а с юга надвигалось нечто вроде сильного» шторма. Любое направление сулило штормовую погоду. Сосредоточив все внимание на взятии рифов, я отвернул «Спрей» на три. румба, а может быть и больше, от основного курса и тем самым получил возможность увереннее скользить, по волнам. Воспользовавшись попутным направлением штормового ветра, я направил «Спрей» в — пролив между. Африкой и островом Фуэртевентура — самым восточным из Канарских островов. К двум часам пополудни погода неожиданно улучшилась, и я увидел остров по правому борту на расстоянии не более семи миль. Горные вершины острова Фуэртевентура достигают 2700 футов, и в ясную погоду их можно различить на расстоянии многих лиг.

Ночью ветер засвежел, и «Спрей» отличным ходом шел по проливу. К рассвету 3 сентября «Спрей» оставил в 25 милях

позади себя все острова и попал в затишье, которое скоро сменилось новым штормом, несшим с собой пыль с африканского берега. Ветер яростно выл, и, хотя сейчас не был сезон гарматанов, море сразу изменило цвет, окрасившись красно-коричневой пылью, которой был насыщен воздух. Лишь к вечеру, кргда ветер подул в северо-западном направлении и погнал пыль обратно к берегам Африки, «Спрей» снова очутился под ясным небом. С надутыми парусами, накренившись, «Спрей» любезно кланялся волнам, приводившим меня в трепет, когда, подбрасывая «Спрей», они скользили под его килем. Но это и было настоящее плавание под парусами!

4 сентября ветер, дувший с северо-северо-востока, продолжал оставаться крепким и море по-прежнему играло со «Спреем». Около полудня на горизонте показалось небольшое каботажное судно, шедшее к северо-востоку, прямо навстречу центру плохой погоды. Я посигналил, но ответа не получил. Пароход зарывался носом в волну и шел так странно, будто у его руля стоял дикий бык.

Утром 6 сентября я обнаружил на палубе трех летающих рыб, а четвертую возле переднего иллюминатора в непосредственной близости от сковородки. Этот улов был как нельзя более кстати и был съеден мною за завтраком и обедом.

Теперь «Спрей» вошел в полосу попутных пассатных ветров. К концу дня я увидел другой пароход, который шел так же плохо, как и его предшественник. Я не сигналил пароходу, но получил полное представление о нем, когда проходил мимо с подветренной стороны. Этот пароход перевозил скот. Бедные животные, как они ревели!

Было время, когда встретившиеся в море суда обстенивали марселя, обменивались визитами, а при расставании давали прощальный залп. Но эти добрые старые дни миновали, и в наше время у людей нет возможности потолковать друг с другом посреди океанов, где знают цену рассказанным новостям. Не стало больше и пороха для прощального салюта. Нет более на море поэтически воспетых торговых судов; наступила прозаическая жизнь, когда у нас нет даже времени, чтобы пожелать друг другу доброго утра.

Сейчас, когда мое судно неслось полным ходом, используя попутные пассаты, я получил возможность отдыхать и восстанавливать свои силы. Воспользовавшись свободным временем, я стал читать книги, вести записи, чинить паруса и приводить в порядок такелаж судна. Стряпня не отнимала много времени, так как мое меню состояло главным образом из летающих рыб, подогретых сухарей с маслом, картофеля, кофе и

сливок. Все это не требует длительной готовки.

10 сентября «Спрей» прошел вблизи острова Санти-Антан, самого северо-западного из островов Зеленого Мыса Я подошел к острову абсолютно точно, хотя и не определял долготу места. Когда «Спрей» приблизился к острову, ветер был шквалистым и я, взяв рифы, ушел в открытое море, подальше от берегов Санту-Антан. Острова Зеленого Мыса остались за кормой, и я снова очутился один в безбрежном океане, один в этой изумительной пустыне. Даже во сне я понимал, что я одинок, и ощущение одиночества не покидало меня ни при каких обстоятельствах. Но во сне и на яву я всегда хотел знать местоположение моего судна, и карта путешествия «Спрея» все время стояла перед моими глазами. Однажды вечером, когда я сидел в каюте, окружающее меня безмолвие было нарушено человеческими голосами. Я выскочил на палубу и замер от удивления: возле меня, совсем близко с подветренной стороны, как привидение, шел барк под всеми парусами. Находившиеся на борту матросы работали на реях, и никто не пытался приветствовать «Спрей». До меня донесся разговор о том, что кто-то видел зажженный на «Спрее» огонь, и все считали меня рыбаком. Долго я потом сидел на. палубе под открытым небом, размышляя о кораблях и проделанных ими путешествиях.

На следующий день, 13 сентября, на значительном отдалении с наветренной стороны прошло к северу большое четырехмачтовое судно. Теперь «Спрей» все больше приближался к экваториальной штилевой полосе, и сила пассатов явно уменьшилась. По морской зыби можно было ясно различить появление встречного течения, которое, по моим подсчетам, двигалось со скоростью 16 миль в сутки. В центре полосы встречного течения скорость была еще большей и ощущался снос «Спрея» к востоку.

14 сентября, наблюдая с мачты, я увидел большое трехмачтовое судно, направлявшееся к северу. Встретившиеся вчера и сегодня суда прошли от меня на слишком далеком расстоянии, чтобы обменяться со мной сигналами, но я был рад хотя бы посмотреть на них- На следующий день на юге показались закрывшие солнце, тяжелые дождевые облака — зловещий признак экваториальной штилевой полосы. 16 сентября «Спрей» вошел в этот мрачный район, где ему предстояло либо бороться со шквалами, либо стать жертвой полного безветрия. Таков характер полосы, расположенной между районами северо-восточных и юго-восточных пассатов, которые наносят удары попеременно и образуют завихрения воздуха, дующие во все стороны. А чтобы еще больше досадить мореплавателям,

поверхность моря покрывается мелкой рябью, образуемой водоворотом течений. Для полноты впечатления сверху круглосуточно хлещет дождь, лишающий человека элементарных удобств. На протяжении десяти дней «Спрей» боролся и метался в таких условиях, продвинувшись по курсу всего лишь на триста миль. Что я мог сказать ему?

23 сентября повстречалась прекрасная шхуна «Нантаскет» из Бостона, шедшая с грузом леса с реки Бир в устье реки Ла-Платы. Обменявшись несколькими словами с капитаном шхуны, мы пошли дальше врозь. Днище «Нантаскет» сильно обросло ракушками, а потому за ней уплыли все рыбы, которые любят следовать за судном, обросшим ракушками. «Спрей» не имел запасов этого рыбьего корма и только волочившийся за ним лаг привлекал внимание глубоководных рыб. Одним из оставшихся спутников «Спрея» был дельфин, сопровождавший нас добрую тысячу миль. Он довольствовался отбросами, которые я кидал за борт. Так как дельфин был ранен, он не рисковал далеко уплывать, боясь стать добычей хищных рыб. Я очень привык к этому дельфину и узнавал его по шрамам. Изредка он отплывал от «Спрея» и однажды, после нескольких часов отсутствия, вернулся в сопровождении трех желтохвосток — дальних родственниц дельфина. Животные держались все время вместе и разъединялись только в момент опасности или при преследовании добычи.

Частенько их жизни угрожали голодные акулы, появлявшиеся возле моего судна, и не раз дельфины с трудом спасались от нападения. Их способы избегать опасностей были настолько интересными, что я мог подолгу наблюдать за ними. Когда акула приближалась, они мгновенно бросались в разные стороны, и акула — этот свирепый морской волк — преследовала одного из участников стаи, теряя из виду остальных. Через некоторое время стая снова встречалась у одного или другого борта «Спрея». Дважды я обманывал хищников, буксируя за «Спреем» блестящую сковороду, которую акулы принимали за плоскую рыбу. Как только акула пыталась схватить приманку, я стрелял ей в голову.

Жизнь, полная опасностей, мало беспокоила желтохвосток. Несомненно, что все живые существа боятся смерти, но вместе с тем я видел, как некоторые рыбы сбиваются в кучу, как бы желая доставить своим врагам возможно меньше беспокойства. Мне пришлось видеть, как хищные рыбы окружали косяк сельди, образуя плотное кольцо, и как эти левиафаны открывали пасть, глотая добычу. Невдалеке от мыса Доброй Надежды я видел, как ставриды таким же способом преследовали сбившихся в стаю сардин или каких-то других рыб. У стаи сардин не было ни

малейшей возможности ускользнуть, и ставриды все время кружили вокруг косяка и пожирали его с края. Интересно было смотреть, с какой быстротой уменьшалось количество сардин. Хотя я наблюдал очень внимательно, было невозможно уследить, как исчезала каждая рыбка.

В прилегающих к экватору районах юго-восточных пассатов атмосфера насыщена электричеством, и здесь наблюдаются частые грозы и молнии. Насколько я помню, несколько лет назад американский корабль «Алерт» был уничтожен ударом молнии. По счастливой случайности, его пассажиры

были спасены в тот же день и доставлены в Пернамбуко [Ресифе], где я имел удовольствие с ними встретиться.

25 сентября, находясь на 5° северной широты и 26°30'западной долготы, я разговаривал с судном «Норе Стар» из Лондона. Это большое судно отплыло сорок восемь дней назад из Норфолка, штат Виргиния, и направлялось в Рио-де-Жанейро, где мы снова увиделись два месяца спустя. Что касается «Спрея», то после отплытия из Гибралтара он был уже тридцатый день в море.

Следующим попутчиком «Спрея» сделалась рыба-меч, которая плыла с нами рядом, показывая из воды большой плавник. Это продолжалось до тех пор, покуда я не взмахнул гарпуном и плавник, напоминавший черный флаг, метнулся книзу и исчез.

30 сентября в половине двенадцатого утра «Спрей» пересек экватор на 29°30 западной долготы, а к полудню мы были в двух милях к югу от экватора. Легкие юго-восточные пассаты, встретившие нас еще на 4° северной широты, сделались мощными и отличным ходом погнали «Спрей» к берегам Бразилии. 5 октября мы без всяких осложнений прошли севернее мыса Олинда, а в полдень я отдал якорь в Пернамбуко, пройдя благополучно за сорок дней весь путь от Гибралтара.

Устал ли я от такого перехода? Ничуть. Я чувствовал себя хорошо как никогда в жизни и стремился скорее броситься навстречу опасностям предстоящего плавания вокруг мыса Горн.

Нет ничего удивительного для моряка в том, что, дважды пересекши Атлантический океан и находясь на полдороге между Бостоном и мысом Горн, я вновь попал к друзьям. Мое решение плыть из Гибралтара в западном направлении не только позволило мне избежать встреч с пиратами Красного моря, но и привело меня в Пернамбуко на знакомые берега. Я не раз бывал здесь, как и в других портах Бразилии. В 1893 году мне пришлось вести знаменитое эриксоновское судно «Дистройер», шедшее из Нью-Йорка в Бразилию для подавления мятежа Мелло. На «Дистройере» везли пушки невероятной длины. В этой же

экспедиции участвовало «Найктрой» — судно, которое США купили во время испанской войны. Из этих двух судов «Дистройер» был во многих отношениях лучше, но бразильцы, ведя довольно своеобразную войну, сами потопили оба судна в Баия. Вместе с потопленным судном утонули мои надежды на получение вознаграждения, причитающегося мне за доставку судна и груза, что для меня было весьма ощутимо. Сейчас водоворот политических событий привел к власти партию Мелло, и, поскольку в свое время я был нанят прежним законным правительством, бывшие «мятежники» вовсе не считали себя чем-то мне обязанными, что, разумеется, меня не устраивало.

Во время прежних посещений Бразилии я свел знакомство с доктором Перенра — владельцем и редактором газеты «Эль коммерсио жорналь» и теперь, когда «Спрей» бросил якорь, доктор Перейра — отчаянный яхтсмен — пришел приветствовать меня и указал проход в лагуну, возле которой находилась его загородная резиденция. На подступах к его владениям стояла целая армада, включавшая разные лодки, среди которых был китайский саппан, норвежская плоскодонка и даже шлюпка с «Дистройера». Доктор частенько угощал меня отличными бразильскими яствами, чтобы я мог набраться сил для предстоящего плавания; он с прискорбием отмечал, что я слишком медленно толстею.

К 23 октября я закончил все приготовления, погрузил необходимую провизию, фрукты и овощи и собрался выйти в море. Но тут мне пришлось встретиться с представителем клики Мелло в лице таможенного инспектора, который обложил «Спрей» портовыми сборами, хотя, плавая со свидетельством яхты, «Спрей» не подлежал обложениям. Наш консул, правда не очень дипломатично, обратил внимание таможенного чиновника на то, что я был капитаном, который привел «Дистройер» в Бразилию.

— О да, — сказал не без иронии чиновник, — мы это отлично помним…

Здешний купец мистер Лаигрин, желая помочь мне выпутаться из создавшихся затруднений, предложил погрузить на «Спрей» груз пороха до Вайя-Бланка, что дало бы мне достаточный заработок. Когда же страховое общество отказалось страховать груз, отправляемый на судне, имеющем всего лишь одного члена экипажа, мистер Лангрин предложил обойтись без страхования и согласился принять риск на себя. Такое доверие означало для меня большую честь, чем я заслуживал, но я отклонил все предложения, так как принятие означало для «Спрея» потерю прав спортивной яхты, и в дальнейшем во всех

портах мира он подлежал бы обложению портовыми сборами, на покрытие которых не хватило бы полученных за перевозку груза сумм. Тут на помощь пришел один коммерсант — мой старинный знакомый, который и уплатил за меня причитающиеся сборы. Во время стоянки в Пернамбуко я уменьшил на четыре фута гик, сломанный во время плавания вдоль марокканского побережья. Одновременно я переделал усы гика.

24 ноября 1895 года, в прекрасный день, хотя все дни в Бразилии прекрасны, «Спрей» вышел в море, провожаемый лучшими пожеланиями. Делая в сутки по сотне миль, я поплыл вдоль берега и 5 ноября без особых приключений прибыл в Рио-де-Жанейро. В полдень я отдал якорь недалеко от Вильганьон и стал ожидать прибытия представителя портовых властей.

На следующий день я энергично принялся обивать пороги высшего морского начальства и министров, выясняя, как получить причитающееся мне жалованье за службу на «Дистройере». Один высокопоставленный чиновник сказал мне:

— Знаете ли, капитан, насколько мне известно, вы можете получить это судно в собственность. Если вы согласны, мы можем послать с вами офицера, и он покажет, где оно находится…

Впрочем, я и без него знал, где находится «Дистройер». Верхушка его трубы, торчавшая из воды, достаточно четко показывала место в районе Баия, где он покоится на морском дне. Я поблагодарил любезного чиновника и отклонил предложение.

Накануне отплытия я пригласил на борт «Спрея» нескольких старых капитанов судов и прошелся с ними по гавани Рио. Чтобы противостоять бурной погоде у берегов Патаго-нии, я решил дать «Спрею» парусное вооружение йолы и укрепил на корме полукруглую опору, поддерживавшую выносную бизань. Старые капитаны осмотрели «Спрей», и каждый стремился чем-либо помочь. Например, капитан Джонс, бывший моим переводчиком во время стоянки в Рио-де-Жанейро, подарил «Спрею» якорь, а капитан одного из пароходов — якорный канат. «Спрею» ни разу не удалось сорвать с места подаренный Джонсом якорь, а канат не только выдерживал любое напряжение у подветренных берегов, но помог во время буксировки преодолевать бурные волны, угрожавшие «Спрею» в районе мыса Горн.

ГЛАВА 6

Отплытие из Рио-де-Жанейро. “Спрей” садится на мель на прибрежных песках Уругвая. На волосок от гибели. Мальчик находит шлюп. Поврежденный “Спрей” продолжает плавание. Любезность британского консула в Малъ-донадо. Дружеский прием в Монтевидео. Экскурсия» Буэнос-Айрес. Укорачивание мачты, и бушприта

28 ноября «Спрей» отплыл из Рио-де-Жанейро и сразу попал в шторм, натворивший много бед на побережье и нанесший серьезный ущерб судоходству. «Спрею» явно повезло, так как он держался далеко от берега.

Продвигаясь вперед, я заметил, что отдельные небольшие суда в дневное время обгоняли «Спрей», но зато ночью они неминуемо оставались позади, а «Спрей» в отличие от других судов шел ночью так же уверенно, как и днем. В один прекрасный день после отплытия из Рио-де-Жанейро «Спрей» встретил пароход «Саут Уэйлс», и его капитан сообщил, что, насколько можно точно определиться при помощи хронометра, мы находимся на 48° западной долготы. По моим расчетам, базировавшимся на показаниях жестяных часов, мы находились там же. Я чувствовал себя вполне уверенно, применяя примитивные методы навигационных исчислений, но все же несколько удивлялся собственному умению определиться так же точно, как и с применением судового хронометра.

5 декабря я увидел на горизонте баркентину, и на протяжении нескольких суток мы шли параллельными курсами. В этих местах течение устремляется к северу, и пришлось держаться ближе к берегу, с которым «Спрей» вскоре свел слишком близкое знакомство. Здесь я должен признать свою ошибку. Я чересчур близко подошел к берегу. Словом, на рассвете 11 декабря «Спрей» с полного хода врезался в береговую отмель. Видимо, меня ввели

в заблуждение освещенные луной песчаные холмы на берегу, и теперь мне оставалось только сожалеть, что я доверился их обманчивому виду. Это было очень досадно, но вскоре я убедился в том, что опасность не так уж велика.

Море было спокойным, но все же волны сильно били о берег. Мне пришлось приготовить к спуску плоскодонную шлюпку, чтобы погрузить в нее небольшой якорь и канат, но время для снятия с мели было неподходящим: вода шла на убыль, а «Спрею» и так не хватало под килем доброго фута воды для того, чтобы быть на плаву. Завести якорь оказалось нелегким делом, так как вес якоря и каната был непосильным для моей плоскодонки и она была бы немедленно захлестнута прибоем. Пришлось разрезать канат и пытаться перевести груз по частям. К якорю я прикрепил около 40 саженей каната и привязал буек; все это я успешно погрузил в плоскодонку и даже перевез за линию прибоя, но плоскодонка отчаянно текла, и когда я доплыл до места, где надо было бросить якорь, плоскодонка начала тонуть. У меня не было времени для размышлений, и я понимал, что если меня постигнет неудача, то весь замысел рухнет. Оставив весла, я вскочил и швырнул якорь вперед как раз в тот момент, когда плоскодонка опрокинулась. Я успел ухватиться за верхний край борта шлюпки, и тут вспомнил, что не умею плавать.

Тут я вспомнил, что не умею плавать

Пытаясь перевернуть плоскодонку, я проявил слишком много рвения, и она продолжала плыть кверху дном, а я по-прежнему цеплялся за край борта. Когда ко мне на минуту вернулось хладнокровие, я сообразил, что, хотя ветер дует в направлении

берега, течение несет меня в море и что тут надо предпринять нечто решительное. Трижды я пытался перевернуть плоскодонку и трижды меня тянуло на дно. Когда я почти примирился с безысходностью положения, я решил попробовать в последний раз, чтобы никто из людей, пророчивших мне гибель, не мог бы сказать: «А ведь мы ему предсказывали…»

Не знаю, велика или мала была опасность, которой я подвергался, но моя сообразительность была четкой, как редко бывает в жизни. На четвертый раз мне удалось перевернуть плоскодонку, влезть в нее, поймать одно весло и направиться к берегу. Я промок насквозь и вдоволь наглотался соленой воды. Теперь я опасался только за судьбу моего очутившегося на мели судна. Все мои мысли сосредоточились на том, как добиться, чтобы «Спрей» вновь был на плаву. Довольно просто было завезти вторую часть каната и скрепить ее с первой, к концу которой был привязан мною буек. Еще проще было довести конец до «Спрея», и меня обрадовало, что во всех встретившихся трудностях здравый смысл или добрый гений не покидали меня. Канат оказался достаточно длинным, чтобы достичь «Спрея» и даже сделать один виток на брашпиле. Якорь был завезен на правильное расстояние, и мне оставалось лишь выбрать трос в тугую и дожидаться очередного прилива.

Проделав работу, утомительную даже для гораздо более сильного физически человека, я был счастлив, когда улегся на песок. Солнце поднялось достаточно высоко и щедро грело землю. Вскоре я обнаружил, что мое положение вовсе не столь хорошее, так как, находясь на диком берегу и в чужой стране, я не могу быть уверенным в целости моего имущества. Недолго пролежав на берегу, я услышал топот лошадиных копыт по каменистому берегу. Когда наездник достиг песчаного холма, за которым я укрывался от ветра, топот коня стих. Осторожно приподнявшись, я увидел сидевшего на лошади мальчугана, самого изумленного из всех мальчишек здешнего побережья. Он нашел судно! «Оно должно стать моим! — подумал мальчик. — Ведь я первый его увидел…»

И верно, оно стояло перед ним на суше, выкрашенное в белый цвет. Мальчик объехал вокруг судна и, не обнаружив владельца, припряг лошадь к ватерштагу и решил отвезти «Спрей» к себе домой. Но это было непосильным для одной лошади; несколько иначе обстояло дело с моей плоскодонкой, которую мальчик отвез на некоторое расстояние и спрятал в зарослях высокой травы. Насколько я мог предположить, мальчик решил пригнать несколько лошадей, чтобы увезти свою ценную добычу, но не успел он двинуться в направлении своего поселка, который

находился в миле-другой отсюда, как, к его великому неудовольствию и разочарованию, я обнаружил свое присутствие.

— Buenos dias, muchacho*, — сказал я.

* Добрый день, мальчуган! (исп.).

Он что-то буркнул в ответ и внимательно осмотрел меня с головы до пят. Затем он разразился таким количеством вопросов, какое не в состоянии задать сразу шестеро янки. Прежде всего он хотел знать, откуда я плыву и сколько времени здесь нахожусь. Затем он спросил, что я делаю на берегу в столь ранний час.

— Все очень просто… Явился я с луны, плыву целый месяц и прибыл сюда, чтобы погрузить на судно и увезти с собой здешних мальчиков.

Обоюдное изумление

Подобное признание могло бы мне дорого обойтись, если бы я не был начеку. Покуда я разговаривал, это дитя полей держало наготове аркан, чтобы взамен собственного путешествия на луну, накинуть мне петлю на шею и утащить к себе домой через поля Уругвая.

Место, где я очутился на мели, называлось Кастильо-Чикос и находилось в семи милях к югу от границы Уругвая и Бразилии, а потому местные жители понимали по-испански. Чтобы умиротворить моего раннего гостя, я сказал, что на борту «Спрея» у меня есть галеты, которые я дам ему в обмен на молоко и масло. Когда он услыхал мое предложение, широкая улыбка осветила его лицо, на котором проявился огромный интерес. Видимо, даже в Уругвае морские галеты открывают путь к сердцу мальчика 'и делают из него друга. Мальчик помчал домой и

вскоре вернулся, привезя масло, молоко и яйца. Вместе с ним из окрестных ранчо явились стар и млад; среди пришедших был немецкий колонист, оказавший мне существенную помощь. Вскоре прибыл солдат береговой стражи из находившегося в нескольких милях отсюда форта Тереса; как объяснил стражник, он прибыл, чтобы «охранять имущество от диких обитателей прерий». Я воспользовался случаем и посоветовал ему получше присматривать за жителями его деревни, а защиту от «диких жителей прерий» я готов взять на себя. При этом я указал на внешность «купца», укравшего из каюты револьвер и другие вещи, которые я с трудом у него отнял. Этот, тип не был коренным уругвайцем. Здесь, как и в некоторых других странах, посещенных мною, местное население менее всех портило репутацию собственной страны.

Днем пришло распоряжение капитана порта из Монтевидео, в котором береговой страже было ведено оказывать «Спрею» всяческое содействие. Впрочем, распоряжение было излишним, так как береговая стража была приведена в такое состояние, что могла бы оказать помощь даже потерпевшему крушение пароходу, на борту которого находилось не менее тысячи иммигрантов. Тот же посыльный привез известие от капитана порта, что сюда будет выслан буксирный пароход, который отведет «Спрей» в Монтевидео. Капитан твердо сдержал обещание, и на следующий день прибыл мощный буксир. Но, не вдаваясь в подробности, скажу, что к этому времени с помощью немецкого колониста, одного солдата и одного итальянца, которого здесь называли «миланский ангел», я уже снял «Спрей» с мели и отплыл, воспользовавшись попутным ветром. Это происшествие со «Спреем» закончилось тем, что судно потеряло пятку ахтерштевня, часть фальшкиля и получило несколько других повреждений, которые, впрочем, были быстро исправлены, когда «Спрей» был поставлен в док.

На следующий день я стал на. якорь в Мальдонадо. Английский консул, сопровождаемый дочерью и еще одной юной леди, прибыл на борт «Спрея», привезя с собой корзинку свежих яиц, клубнику, несколько бутылок молока и большой каравай свежего хлеба. Подход к берегу был отличным, а прием куда более гостеприимным, чем тот, который я встретил в Мальдонадо, когда приплыл сюда с охваченным ужасом экипажем моего разбившегося барка «Аквиднек».

Воды бухты Мальдонадо кишат разнообразнейшей рыбой и морскими котиками, располагающимися на лежбищах у близлежащих островов. Морское течение, идущее вдоль здешних берегов, подвергается воздействию господствующих ветров, а

перед возникновением юго-западных штормов приливная волна усиливается. При северо-восточном ветре приливная волна ослабляется. Как раз теперь вода убыла из-за северо-восточного ветра, и скалы, облепленные устрицами, стояли обнаженными невдалеке от берега. Повсюду виднелись различные ракообразные, небольшие по размеру, но отличные на вкус. Я собрал довольно много устриц и моллюсков, а какой-то местный житель, расположившись на отдельно стоящей скале, насаживал моллюсков в качестве приманки и ловил великолепных морских окуней. Не могу не упомянуть о племяннике этого рыболова — семилетнем мальчугане, которого я признал самым отчаянным ругателем среди всех мальчишек, встреченных мною на протяжении моего путешествия. Он поносил дядюшку всеми существующими на белом свете ругательствами только за то, что дядюшка не помог ему переправиться через узенький пролив. Пока племянник использовал все грамматические формы для ругательств, существующих на испанском языке, дядя продолжал удить рыбу, обмениваясь при каждой удаче аналогичными любезностями с племянником. Использовав весь свой богатый запас ругательств, мальчишка побежал в поле, откуда вернулся с большой охапкой цветов, которую вручил мне с улыбкой настоящего ангелочка. Посмотрев на цветы, я вспомнил, что несколько лет назад видел такие же на берегах реки, находившейся значительно южнее. Я спросил юного пирата, почему он мне их подарил.

— Не знаю… — ответил он. — Мне просто так захотелось.

Каковы бы ни были причины, побудившие вольного сына пампасов проявить столь дружественный знак внимания, они, видимо, были достаточно сильными.

Вскоре после этого «Спрей» отплыл в Монтевидео, куда прибыл на следующий день и где был встречен таким количеством приветственных пароходных гудков, что я был крайне смущен и предпочел бы прибыть незамеченным. Проделанная мною часть путешествия, возможно, показалась уругвайцам подвигом, достойным соответствующего признания. Предстоящие трудности были так велики, что всякие похвалы казались мне несвоевременными. Едва «Спрей» успел отдать якорь в Монтевидео, как я получил известие от представителей «Ройял Мейл Стимшип Компани» господ Хемфри, что они поставят в док и отремонтируют «Спрей» совершенно бесплатно. Кроме того, они прислали мне двадцать фунтов стерлингов и были готовы оказать еще ряд услуг.

В Монтевидео конопатчики самым тщательным образом обеспечили полную водонепроницаемость «Спрея», а плотники

исправили киль и отремонтировали плоскодонку, раскрасив столь великолепно, что ее трудно было отличить от бабочки.

Рождественские праздники 1895 года застали «Спрей» полностью оснащенным и даже снабженным новой печкой, сделанной из металлической бочки. В нижней части бочки были проделаны отверстия, обеспечивающие отличную тягу. Вытяжная труба возвышалась над крышей полубака; это была не печь, а вечно голодное существо, готовое пожирать даже свежесрубленное дерево. В холодные и сырые дни плавания вдоль берегов Огненной Земли она сослужила мне большую службу. Печная дверца была укреплена на медных петлях, которые один подмастерье с похвальной гордостью надраил до такого блеска, что они горели словно медный нактоуз на пароходах компании «P&O»*.

* P&O — «Пенинсулар энд Ориент лайн» — заглавные буквы названия пароходной пассажирской компании.

Теперь «Спрей» был готов к выходу в море, но перед отправлением в плавание, вместо того чтобы тут же двинуться в путь, мы 29 декабря совершили прогулку по реке. Мой давнишний друг капитан Хоуард, прославившийся от залива Кейп-Код до Ла-Платы, отправился со мной в Буэнос-Айрес, куда «Спрей» прибыл на следующее утро. Сильный ветер и попутное течение позволили «Спрею» побить свои собственные рекорды. Я был очень рад, что моряк с таким опытом, как капитан Хоуард, смог убедиться в замечательной способности «Спрея» идти по заданному курсу без помощи стоящего у штурвала живого существа. Капитан Хоуард сидел у нактоуза и следил за компасом, в то время как «Спрей» держал курс так уверенно, будто картушка прикреплена намертво. Она не отклонялась даже на четверть румба, и мой старый приятель, который много лет плавал на собственном лоцманском шлюпе, удивился искусству, с которым «Спрей» использовал ветер, наполнявший его паруса.

— Пусть меня выбросит на мель Чико-Банко, если я когда-либо видел нечто подобное! — воскликнул он.

Вероятнее всего, он никогда не предоставлял своему судну возможность проявить соответствующие способности.

В этом районе я обнаружил умение «Спрея» отлично идти в мелководье при сильном течений, не говоря уже о других неблагоприятных влияниях. Капитан Хоуард, конечно, учитывал все эти обстоятельства.

Находясь столько лет вдали от родных мест, капитан Хоуард не позабыл искусства приготовления тушеной рыбы и доказал свое умение, приготовив из захваченных с собой морских ершей кушанье, достойное королевского стола. Когда это вкуснейшее

блюдо было готово, мы поставили котелок между двумя ящиками и, угощая друг друга, развлекались беседой, покуда «Спрей» шел своим курсом. Хоуард рассказал мне небылицы о людоедах Огненной Земли, а я о рулевом с «Пинты», который вел мое судно во время шторма на Азорских островах, и высказал уверенность в том, что и в сегодняшнюю непогоду таинственный рулевой стоит у штурвального колеса. Я не собираюсь обвинять Хоуарда в суеверии — никто из нас не суеверен, но когда я заговорил о совместном возвращении в Монтевидео, он только покачал головой и отправился обратно на пароходе.

В Буэнос-Айресе я не был много лет. Тот район, где я когда-то причаливал, теперь превращен в отличные доки; огромные средства затрачены на переустройство гавани. Лондонские банкиры могут дать вам об этом подробную справку.

Капитан порта предоставил «Спрею» отличное место для причала, поздравил меня с благополучным прибытием и сказал, что в случае необходимости я могу обращаться к нему. с любыми просьбами. Во всех этих проявлениях дружбы ощущалась подлинная искренность. В Буэнос-Айресе к моему судну отнеслись с полным вниманием, и никто с меня не взыскивал портовых и корабельных сборов, а местный яхт-клуб приветствовал «Спрей» самым дружеским образом.

В городе я не обнаружил столь сильных изменений, как в порту, и скоро почувствовал себя как дома. В Монтевидео я взял письмо от сэра Эдуарда Хэйрбай к владельцу газеты «Стандард» мистеру Малхоллу, и в ответ мне было сказано, что я могу рассчитывать на самый теплый прием и сердечность. Мистер Малхолл подъехал к докам в коляске, запряженной гарцующими лошадьми, и как только «Спрей» встал у причала, он предложил мне ехать к нему домой, где для меня приготовили комнату. Это был первый день 1896 года. Подробности путешествия «Спрея» публиковались на страницах газеты «Стандард».

Мистер Малхолл любезно прокатил меня по городу, показывая все происшедшие изменения, и мы тщательно разыскивали известные мне с давних времен достопримечательности. Нам удалось обнаружить человека, который во времена моего первого посещения этого примечательного города торговал лимонадом на городской площади. Он продолжал заниматься тем же делом, беря по два цента за стакан; видимо, торговля была достаточно прибыльной. Его торговый инвентарь и запас сырья состояли из ванны, находившейся рядом с водоразборной колонкой, небольшого количества коричневатого сахара и шести лимонов, плававших в подслащенной воде. Время от времени вода подбавлялась из

колонки, но лимоны были обречены на вечное плавание. И все удовольствие — два цента за стакан!…

Менее успешными были поиски человека, когда-то торговавшего одновременно гробами и виски. Наступление цивилизации сокрушило его. Лишь имя сохранилось в памяти. Он был истинно предприимчивым человеком! Я вспоминаю ряды бочек с виски, выстроившиеся вдоль прилавка, и тонкую перегородку, отделявшую многочисленные и на всякий рост гробы, стоявшие в другой части магазина. Такое сочетание оправдывалось тем, что, по мере того как осушалась бочка виски, по крайней мере один гроб находил применение. Помимо дешевого виски и других спиртных напитков, здесь продавался «сидр», изготовлявшийся из подгнившего винограда малаги. Размах предпринимателя был изумителен, и он не чуждался торговать минеральными водами, небезупречными в смысле всяких заразных бактерий. Этот человек умел потрафить любым желаниям, вкусам и условиям своих потребителей.

В городе благополучно продолжал проживать один милейший человек, который написал на стене своей лавки следующее доступное грамотеям сообщение:

«Этот безнравственный мир должен быть разрушен кометой! По этой причине владелец магазина распродает все за бесценок и тем спасает себя от катастрофы». Мистер Мал-холл объехал вокруг, чтобы, я мог посмотреть на ужасную комету, хвост которой был изображен на стенах трепетавшего от страха здания магазина.

В Буэнос-Айресе я вытащил мачту «Спрея» и укоротил ее на семь футов. Точно так же я укоротил бушприт на пять футов и даже после, этого продолжал считать, что он слишком вынесен вперед. Сколько раз впоследствии, беря рифы у кливера, я сожалел, что не уменьшил его еще на фут!

ГЛАВА 7
Отплытие из Буэнос-Айреса. Взрыв чувств в устье Ла-Платы. Настигнутый, огромной волной. Шторм при входе в Магелланов пролив. Капитан Замблих дарит на счастье мешок обойных гвоздей. Невдалеке от мыса Фроуард. Гонимый индейцами в бухте Фортескью. Промах при выстреле в Черного Педро. Я беру запас воды и дров в бухте Трех Островов. Жизнь животных

26 января 1896 года, оснащенный и снабженный всем необходимым, «Спрей» отплыл из Буэнос-Айреса. В час отплытия погода была почти безветренной, поверхность огромного устья реки напоминала серебряный диск, и я был очень рад воспользоваться портовым буксиром, чтобы достичь выхода из порта. Вскоре налетел шторм, вспенил поверхность, и серебряный диск превратился во взбаламученное море. Погода на Ла-Плате — вероломная штука, и тот, кто здесь плавает, должен быть начеку и всегда ожидать шквалов. Еще до наступления темноты я отдал якорь в месте, наиболее защищенном от ветра, но всю ночь бушевали волны. На следующее утро я отправился в дальнейший путь и при встречном ветре с зарифленными парусами поплыл вниз по реке. К вечеру я очутился на том месте, где прошлый раз капитан Хоуард присоединился ко мне, когда я плыл вверх по реке. Теперь я наметил курс таким образом, чтобы иметь по одну сторону мыс Индио, а по другую — банку Инглес.

Много лет я не плавал южнее этих мест. Никак не хочу утверждать, что идя прямо к мысу Горн, я рассчитывал на легкий путь, но сейчас, управляя парусами и снастями, я стремился только вперед и вперед. Становясь на якорь в безлюдных местах, я ощущал чувство страха, а во время последней стоянки на

однообразной и мутной реке, решил больше нигде не останавливаться вплоть до Магелланова пролива.

К 28 января «Спрей» оставил позади себя мыс Индио, банку Инглес и прочие опасные места устья Ла-Платы. Воспользовавшись попутным ветром и подняв все паруса, я взял курс на Магелланов пролив, это подлинное чудовище Юга, и предал забвению достоинства нашего умеренного Севера.

Мое судно вполне благополучно миновало залив Баия-Бланка, затем залив Сан-Матиас и залив Сан-Хорхе. Избегая приливных течений, которые здесь одинаково опасны для больших и малых судов, я обходил мысы на расстоянии не менее 50 миль, так как район опасный для плавания здесь далеко вдается в открытое море. Но, избежав одних опасностей, «Спрей» встретился с другими. Однажды, плывя под зарифленными парусами далеко от берегов Патагонии, «Спрей» принял на себя удар огромной волны, поднятой ревущим штормом. Я едва успел убрать паруса и взяться за дирик-фал, как увидел перед собой гребень мощной волны, поднявшейся выше мачты. Целая гора обрушилась на мое судно, затрепетавшее под тяжестью хлынувшей воды. Но «Спрей» тут же выпрямился и понесся по волнам, следовавшим за первым валом. На протяжении целой минуты я не мог рассмотреть даже кусочка корпуса «Спрея». Может быть, это продолжалось менее минуты, но даже и в такое краткое мгновение я успел вспомнить о прошедшей жизни. Но не только прошлое, как электрическая искра, мелькнуло предо мною, я подумал и о будущих планах, выполнение которых потребует от меня много времени. Я решил, что если «Спрей» выдержит и эту опасность, то все силы посвящу тому, чтобы построить большое судно таких же обводов. Прочие, гораздо более легко исполнимые обещания я дал не без душевного сопротивления.

Последнее происшествие, так меня напугавшее, было еще одним испытанием мореходных качеств «Спрея» и вселило в меня уверенность в преодолении опасностей, которыми мне грозил коварный мыс Горн.

С того дня как меня захлестнула огромная волна и до подхода к мысу Кабо-Вирхенес* не произошло ничего, что могло бы заставить мой пульс биться сильнее. Более того, погода сделалась отличной, море успокоилось и жизнь стала безмятежной. Частенько передо мной возникали миражи: сидевшие на воде альбатросы казались мне большими судами, два морских котика, спавших на поверхности воды, представлялись большими китами, и временами я был готов поклясться, что видневшаяся вдали полоса тумана является

гористым берегом. Потом калейдоскоп изменился, и мне почудилось, что я подплыл к земле, населенной пигмеями.

* Мыс девственниц (исп.).

11 февраля «Спрей» обогнул Кабо-Вирхенес и вошел в суровый и мрачный Магелланов пролив, где во всю мощь дул северо-восточный ветер и гнал к берегу белоснежную пену. Такое море очень опасно для плохо оснащенных кораблей. Когда «Спрей» приблизился к входу в пролив, я заметил две полосы течения: одна из них шла вплотную к берегу, а другая подальше. Между этими полосами течения, подгоняемый попутным волнением, я повел «Спрей» с зарифленными парусами сквозь гребни волн, а сильное течение из-за мыса шло нам навстречу. «Спрей» преодолел все затруднения и вскоре очутился с подветренной стороны Кабо-Вирхенес, с каждой минутой приближаясь к спокойной воде. Длинные водоросли, облепившие подводные скалы, зловеще шевелились под килем «Спрея», а обломки большого парохода на берегу дополняли мрачную картину.

Мне не так легко удалось миновать это место, так как «девственницы» взимают дань со всех и потребовали ее даже со «Спрея», когда он проходил мимо. Порывистые шквалы дождя, налетавшие с северо-запада, чередовались с северовосточными ураганами. Я зарифил все паруса и уселся в каюте, чтобы сомкнуть усталые глаза. Все окружающее было настолько тревожным, что даже в воздухе, которым я дышал, чувствовалось предупреждение об опасностях. Вдруг мне почудилось, что кто-то предупреждающе крикнул: «Эй, на «Спрее»!» Я выскочил на палубу, удивляясь, кто бы это смог настолько хорошо знать «Спрей», чтобы окликнуть его по имени. Ночь была одной из самых темных, и только на юго-западе виднелась белая дуга — самый страшный признак приближавшегося от мыса Горн шторма. Я успел быстро убрать паруса и крепко асе закрепить. И тут ураган, словно пушечный выстрел, ударил по судну. Есть о чем вспомнить, когда подумаешь о том, что представляли собой первые полчаса налетевшего шквала. Он ревел не переставая на протяжении тридцати часов. На «Спрее» пришлось оставить только трижды зарифленный грот и фока-стаксель. С этой небольшой парусностью «Спрей» удерживался на месте и не был выброшен ветром из пролива. В моменты, когда ураган достигал максимума, я убирал все паруса. Это приходилось делать довольно часто.

Когда ураган стих, ему на смену пришел легкий ветер, и «Спрей» благополучно прошел пролив, а 14 февраля 1896 года стал на якорь в Пунта-Аренас.

Пунта-Аренас — чилийская угольная станция — насчитывает около двух тысяч жителей разных национальностей, но преобладают чилийцы. Колонисты, поселившиеся в этой тоскливой местности, отлично преуспевают, занимаясь овцеводством, золотоискательством и охотой. С появлением в этих краях недобросовестных пришлых торговцев жизнь патагонцев и огнеземельцев стала нестерпимой. Торговые отношения в основном сводились к продаже «огненной воды». Даже если бы здесь существовали законы, запрещающие продажу этой отравы туземцам, то все равно их никто не соблюдал бы. Приятнейшие патагонцы после встречи с белыми людьми становятся настолько пьяными, что не могут даже вспомнить, кто и когда украл у них пушнину.

Я нашел только одного желающего отправиться вместе со мной

Пунта-Аренас был еще свободным портом, но здание таможни уже строилось, после чего предполагалось взыскивание портовых и таможенных сборов. Город охранялся военной полицией и еще какими-то бдительными личностями, таскавшими с собой ружья. Но когда дело доходило до наказания, они, на мой взгляд, как правило, убивали невиновных. Незадолго до моего прибытия здешний губернатор, находясь в самом отличном настроении, приказал местным головорезам совершить набег на индейское поселение и уничтожить всех и вся в отместку за то, что в каком-то другом месте недавно было совершено нападение на экипаж шхуны.

Пунта-Аренас было местом крайне склонным к новостям, и там выходили две газеты, кажется даже ежедневно.

Капитан порта — чилийский военный моряк — рекомендовал мне нанять людей, чтобы сражаться с индейцами, когда я отправлюсь далее на запад, и советовал обождать прибытия чилийского военного судна, которое. поведет меня на буксире. Переговорив в городе с кем можно, я нашел только одного желающего отправиться вместе со мной, да и то он соглашался при условии, если я найду еще одного компаньона и собаку. Не найдя второго волонтера и не желая иметь собаку, я прекратил переговоры и ограничился тем, что зарядил мои ружья. Тут мне на помощь пришел капитан Педро Замблих, австриец по национальности, — человек с огромным опытом. Он дал мне мешок обойных гвоздей, которые были ценнее любой охраны и всех собак Огненной Земли. Сначала я возражал, так как не понимал смысла применения гвоздей на моем судне, но Замблих только улыбался и настаивал на том, что гвозди — лучшая защита.

— Вы должны пользоваться ими с осторожностью, — говорил. он. — Главное, не наступите на них сами…

Получив этот намек относительно применения гвоздей, я собрался в путь, рассчитывая, что в ночные часы сумею уберечь палубу судна, не прибегая к излишней охране.

Замблих проявил большой интерес к моей экспедиции и, помимо гвоздей, доставил на борт «Спрея» несколько мешков с галетами и большое количество копченой оленины. До сих пор я питался обычными, легко ломающимися морскими галетами, но Замблих сказал, что они недостаточно питательны по сравнению с теми, которые доставил он, хотя его галеты были так тверды, что разбить их можно было только сильным ударом молотка. Со

своего шлюпа Замблих подарил мне компас, который был значительно лучше моего, и даже предложил собственный грот, если я соглашусь на этот дар. В заключение этот великодушный человек принес мне пузырек с золотым песком и сказал, что золото может пригодиться в плавании, хотя я чувствовал, что добьюсь успеха и без этого ощутительного для моего друга расхода. Как выяснилось впоследствии, подаренные Замблихом обойные гвозди оказались более ценными, чем золото.

Когда капитан порта понял, что я твердо реадил продолжать свое плавание в одиночестве, он не стал чинить препятствий, но посоветовал во всех случаях, когда местные лодки попытаются меня окружить, стрелять метко и заблаговременно, но стараться без нужды никого не убивать. С последним соображением я чистосердечно согласился. Ограничившись этими советами, капитан порта выдал мне бесплатно разрешение покинуть стоянку, и в тот же день, 19 февраля 1896 года, я вышел в море. Не скрою, что не без волнений я отправился в путешествие, в котором должен был пережить неведомые мне до сих пор приключения при встречах с жителями Огненной Земли.

Попутный ветер доставил меня за один день из Пунта-Аренас до бухты Сан-Николае, где, как мне говорили, я должен был встретить дикарей. Не видя на берегу каких-либо признаков жизни, я отдал якорь на глубине восьми морских сажен и простоял всю ночь под прикрытием высокой горы.

Здесь я приобрел первый опыт в борьбе с внезапными сильными ветрами, которые свирепствуют в проливе, вплоть до выхода в Тихий океан. Это были концентрированные удары ветра, которым Борей награждал вершины окрестных гор. Прямой удар здешнего ветра способен опрокинуть судно, даже если на нем убраны паруса. Такие порывы ветра возникают и прекращаются очень быстро и очень часто.

20 февраля — день моего рождения, и он застал меня в полном одиночестве, если не считать летавших поодаль птиц. В этот день я миновал мыс Фроуард — самую южную точку американского материка — и все время плыл вперед и вперед. Ветер благоприятствовал «Спрею», и он благополучно продвинулся по курсу на 30 миль, покуда не очутился в бухте Фортескью, где повсюду замелькали сигнальные огни туземцев.

Весь день тучи над горами шли в западном направлении, а к ночи благоприятствовавший мне восточный ветер стих и на смену с запада налетел шторм. Около полуночи я отдал якорь на подветренной стороне небольшого острова и сварил себе чашку крепкого кофе, в котором сильно нуждался. Говоря по правде, борьба со шквалами да еще при встречном течении вымотала мои

силы. Убедившись в том, что якорь держит хорошо, я выпил кофе и в честь этого назвал место моей стоянки Кофейным островом. Он находится к югу от острова Чарлз и отделен от него узким проливом.

На следующее утро, как только рассвело, «Спрей» продолжал трудный путь, но вскоре ему пришлось укрыться в одной из бухт острова Чарлз. Мы продвинулись вперед лишь на две с половиной мили. Никем не потревоженный, «Спрей» простоял здесь два дня, отдав оба якоря на дно, поросшее водорослями. Тут можно было спокойно переждать ветер. На протяжении этих двух дней он так свирепствовал, что ни одно судно не рискнуло бы идти по проливу, а туземцы, видимо, находились где-то в других местах своих охотничьих просторов и, таким образом, место моей стоянки было в полной безопасности. Когда штормовой ветер прекратился и установилась хорошая погода, я поднял якоря и поплыл вдоль пролива.

И сразу же из бухты Фортескью за мной погнались лодки. Ветер был слабым, и они вскоре приблизились к «Спрею». Подойдя на расстояние слышимости голоса, они перестали грести, а какой-то человек встал во весь рост и закричал:

«Яммершунер! Яммершунер!», что означает «дай мне».

Крикнув в ответ «Нет!», я быстро ушел в каюту и тут же вылез через передний люк, накинув другую одежду. Таким образом, я дал понять, что нас уже двое. Затем я напялил одежду на отпиленный еще в Буэнос-Айресе кусок бушприта и привязал к чучелу веревку, чтобы, дергая за нее, придать третьему «матросу» подвижность. Нас теперь было трое, но туземцы стали приближаться еще быстрее, чем раньше. В ближайшем ко мне каноэ я увидел, помимо четверых гребцов, еще несколько человек, лежавших на дне лодки. Когда островитяне подплыли на 80 ярдов, я выстрелил в направлении передней лодки, что заставило гребцов на минуту остановиться. Увидев, что они продолжают грести, я выстрелил вторично, и пуля прошла так близко от кричавшего «Яммершунер», что он, изменив свои намерения, со страхом крикнул:

«Bueno ja via Isla!». (Пошел быстро к острову) и, усевшись на место, время от времени проводил рукой по правому борту.

Нажимая спусковой крючок, я вспомнил о совете, который мне дал капитан порта, а потому целился очень тщательно. Но мой выстрел миновал Черного Педро, а это мог быть только он — главарь шаек, совершивших множество кровавых злодеяний. Теперь он повернул к берегу, а его сообщники последовали за ним. Я опознал Черного Педро по окладистой бороде (коренные жители Огненной Земли не носят бород) и манере изъясняться на

испанском жаргоне. Этот мерзкий пришелец был самым злостным убийцей на Огненной Земле, где его на протяжении двух лет разыскивали местные власти.

Так закончился мой первый день пребывания здесь. К полуночи я отдал якорь в бухте Трех Островов, находящейся в двадцати милях от бухты Фортескью. На противоположном берегу я видел сигнальные огни, и ко мне доносился лай собак. Но место моей стоянки было пустынно. Я давно заметил, что там, где птицы сидят спокойно, а морские котики лежат на скалах, людей не встретишь. В этих краях редко увидишь котиков, но в бухте Трех Островов я увидел одного на скале и обнаружил другие приметы, свидетельствующие об отсутствии людей.

На следующий день снова дул шквалистый ветер, и хотя «Спрей» стоял с подветренной стороны, шлюп дрейфовал вместе с якорями и мне пришлось продвинуться дальше в бухту, в более спокойную заводь. В другое время или в ином месте выбор подобной стоянки можно было бы считать необдуманным шагом, но сейчас я понимал, что ветер, заставивший меня искать здесь убежища, воспрепятствует туземцам переправиться через пролив.

Захватив с собой ружье и топор, я без всяких опасений отправился на берег и наколол добрую меру дров, которые в несколько приемов перевез на моей плоскодонке. Хотя я и был уверен в отсутствии людей, я ни на минуту не разлучался с ружьем и чувствовал себя в безопасности, лишь имея перед собой открытое пространство на 80 ярдов.

На этом острове растет редкий лес: какая-то разновидность бука и высокие кедры. И те и другие — отличное топливо. Даже зеленые ветви бука, содержащие много смолы, великолепно пылали в моей большой печке. Я так подробно описываю заготовку дров для того, чтобы мой читатель знал во всех подробностях, как осторожен я был на протяжении всей поездки и какие меры мне приходилось предпринимать, чтобы обезопасить себя как от живых существ, так и от сил природы.

Утром, когда шторм стих, «Спрей» попытался выйти в плавание, но вновь поднявшийся ветер заставил его вернуться в прежнее убежище. Только на следующий день мне удалось отправиться дальше и достичь находившейся отсюда всего лишь в нескольких милях бухты Борджиа, где время от времени останавливаются разные корабли. Об их стоянках свидетельствовали прибитые к деревьям доски с написанными на них датами стоянок и наименованиями судов. Других признаков пребывания здесь людей я не обнаружил. Внимательно осмотрев это мрачное место в подзорную трубу, я собрался съехать на плоскодонке на берег, но тут появилось чилийское военное судно

«Хьюмель», и прибывшие ко мне офицеры посоветовали не задерживаться здесь ни одного часа. Уговаривать меня не пришлось, и я с радостью принял любезное предложение командира корабля отбуксировать меня на восемь миль, до следующей якорной стоянки, называемой «ущельем», где я мог себя чувствовать в безопасности от обитателей Огненной Земли.

К месту новой стоянки я прибыл темной ночью, когда с гор дул резкий ветер. О том, что представляет собой погода в Магеллановом проливе, можно судить по тому, что «Хьюмель» — отлично оснащенное и мощное судно, пытавшееся на следующий день продолжить плавание, было принуждено силой ветра вернуться на якорную стоянку и отстаиваться здесь до тех пор, покуда шторм не уменьшился. И «Хьюмелю» повезло — ему удалось благополучно вернуться.

Встреча с этим кораблем была для меня благодеянием. На «Хьюмеле» служили первоклассные офицеры, воспитанные джентльменски, а устроенный на корабле импровизированный вечер был непревзойденным. Один из мичманов исполнял народные песни на французском, немецком и испанском языках, а одну песню спел, как он уверял, по-русски. А если слушатели и не понимали какого-либо из языков, то это никак не отражалось на общем веселье.

На следующий день я остался в одиночестве, так как «Хьюмель», воспользовавшись прекращением шторма, продолжил свое плавание. Я же провозился еще день, запасаясь водой и топливом. Установилась отличная" погода и, закончив работы, я покинул это унылое место.

Мне нечего добавить к тому, что здесь рассказано о моем путешествии через Магелланов пролив. Много раз «Спрей» отдавал и выбирал якорь, много дней он боролся со встречным течением, сносившим его на мили в сторону. В конце концов он достиг бухты Тамар, где встал на якорь вблизи порта, к востоку от мыса Пилар. Здесь, я ощутил дыхание великого океана, лежавшего передо мной. Я знал, что оставляю позади целый мир и открываю новый, лежащий впереди. Миновали все грозившие мне опасности. Впереди виднелись громады черных и безжизненных гор: какой-то отпечаток бесконечно неизведанного лежал на этой земле. На вершине, находящейся позади бухты Тамар, виднелся небольшой береговой знак, свидетельствовавший о том, что здесь побывал человек. Кто знает, может быть он умер от одиночества и горя! Это место, лишенное признаков растительности, вовсе не располагало к наслаждению прелестями одиночества.

На всем пути к западу от мыса Фроуард я не обнаружил

каких-либо животных, кроме принадлежавших островитянам собак. Этих-то было достаточно — днем и ночью я слышал их лай. Крик дикой птицы, которую я считал полярной гагарой, зачастую выводил меня из равновесия своей пронзительностью. Иногда я видел уток особой породы. Они никогда не летают, но, спасаясь от опасности, шлепают крыльями по воде, словно по воздуху, и двигаются быстрее гребной лодки или каноэ. Несколько встреченных морских котиков были очень пугливы, а рыб я почти не видел. Правда, во время этого плавания мне было не до рыбной ловли. В проливе я обнаружил огромное количество великолепных двустворчатых раковин, и мой улов был отличным. Затем мне встретились лебеди размером меньше мускусной утки. Их легко было подстрелить, но, находясь в одиночестве в этом мрачном крае, я не счел возможным уменьшать количество его обитателей, поскольку это не вызывалось необходимостью самообороны.

ГЛАВА 8

От мыса Пилар в Тихий океан. Буря отбрасывает «Спрей» к мысу Горн. Самое значительное морское приключение капитана Слокама. Снова в Магеллановом проливе после прохода через пролив Кокберна. Туземцы знакомятся с обойными гвоздями. Полоса жестоких ветров. Путь снова лежит на запад

3 марта «Спрей» вышел из бухты Тамар в направлении мыса Пилар. Ветер дул с северо-востока и, пользуясь им, я рассчитывал отойти подальше от берега, но тут мне не повезло. Вскоре пошел дождь, и тучи на северо-западе начали сгущаться, что не предвещало ничего хорошего. «Спрей» быстро приближался к мысу Пилар и вошел в Тихий океан, где надвигающийся шторм выкупал его с головы до пят. О возвращении не могло быть и речи, как бы я ни желал этого, так как берег был скрыт покровом ночи. Ветер еще сильнее засвежел, и мне пришлось взять третий риф; волнение стало жестоким. При такой погоде даже старые рыбаки взывают к небесам: «Не забудь, о боже, как мало мое судно и как безбрежен океан…»

Единственное, что я видел вокруг, были мерцающие гребни волн, скалившие белые зубы на раскачивавшегося «Спрея».

— Надо сделать все, чтобы уйти мористее! — воскликнул я и поднял все имеющиеся паруса. Всю ночь «Спрей» шел под парусами, но 4 марта ветер перешел на юго-западный, потом неожиданно сделался северо-западным и задул с ужасающей силой. Тогда «Спрей» пошел без парусов, с голыми мачтами, так как ни одно судно на свете не смогло бы выстоять при таком сильном шторме. Я понимал, что шторм может продолжаться несколько дней, что двигаться в западном направлении вдоль берегов Огненной Земли невозможно и что придется направиться к востоку. Безопасности ради мне оставалось идти по ветру, и «Спрей» двинулся к юго-востоку, как бы собираясь обогнуть мыс Горн. Вокруг вздымались и опускались огромные волны,

рассказывавшие нескончаемую повесть о море. Судьба была на стороне «Спрея». Он шел вперед с зарифленным стакселем и шкотами, выбранными втугую. Я вытравил за кормою два длинных троса, чтобы лучше держаться на курсе, несколько разбивать гребни волн, набегающих на корму, и уменьшить килевую качку, а руль закрепил в положении «прямо». И как бы ни безумствовал шторм, мое судно шло замечательно, и я считал, что мореходные достоинства «Спрея» выше всяких похвал. Закончив все работы, какие только можно было сделать для безопасности судна, я сварил котелок кофе и приготовил тушеную баранину с луком и картошкой, так как считал для себя обязательным питаться горячей пищей. Правда, во время отчаянной бури в районе мыса Пилар мой аппетит сильно уменьшился и некоторое время я даже ничего не стряпал. Говоря между нами, я страдал морской болезнью.

Первый день шторма был для «Спрея» серьезнейшим испытанием в самых трудных условиях. Нигде в мире не встретишь такого бурного моря, как в диких районах мыса Горн, а особенно возле мыса Пилар — угрюмого часового мыса Горн.

Подальше от берегов, где расстилалось величественное море, опасность была значительно меньше, и «Спрей» устремил туда свой бег, напоминая то птицу на гребне волны, то щепку, погружающуюся в морскую бездну. Дни проходили один за другим, полные напряжения и наслаждения.

На четвертый день шторм приблизил «Спрей» к мысу Горн, и тут я решил подсчитать расстояние и наметить курс в Порт-Стэнли на Фолклендских островах, где я мог бы привести в порядок такелаж. Но именно в этот момент сквозь просвет в облаках я увидел высокую гору, находившуюся примерно в семи лигах по левому траверзу. Воспользовавшись тем, что ветер несколько затих, я вместо разорванного в клочья грота поднял прямой парус. В дополнение к этому неудобному зарифленному парусу я поднял стаксель, выбрал тросы из-за борта и, пользуясь попутным ветром, направил «Спрей» к тому, что мне казалось открывшимся передо мной островом. Так оно и было, хотя случилось вовсе не то, что я предполагал.

Я даже обрадовался перспективе снова войти в Магелланов пролив и вновь пробраться в Тихий океан, чем плавать здесь у внешних берегов Огненной Земли в бурном море, где «Спрей» при одном поставленном и зарифленном стакселе содрогался от киля до клотика. Малейшее пренебрежение к безопасности судна могло бы привести к получению пробоины, но за все время плавания мне ни разу не пришлось прибегать к помощи помпы.

Идя под самым маленьким парусом, который я только мог

поставить, «Спрей», подобно рысистой лошади, помчался к берегу. Я стоял у руля и правил так, чтобы «Спрей» не споткнулся ни об один гребень волны, Ночь наступила раньше, чем «Спрей» подошел к берегу. Теперь дорогу надо было искать как бы на ощупь; Перед собой я видел только буруны. Я повернул обратно, чтобы держаться подальше от берега, и тут же услышал рев бурунов по подветренному борту. Меня это озадачило, так как я считал, что здесь не должно быть прибрежного волнения. Тогда я отплыл подальше, снова повернул и вновь очутился среди бурунов. Пришлось опять отвернуть мористее, и весь остаток ночи я провел среди опасностей. Град и снег с дождем хлестали меня всю ночь напролет, и кровь текла по моему рассеченному лицу. Но какое это могло иметь значение!

Снова наступил день, и мое судно находилось посередине белой полосы, проходящей к северо-западу от мыса Горн и представляющей собой белые буруны, кипящие над подводными скалами, которые ночью грозили «Спрею» гибелью.

Остров, на который я держал курс, назывался Фури, и на подходах к нему я увидел такую замечательную панораму, которая заставила меня позабыть о рассеченном лице. Единственное, о чем мне теперь следовало думать, — это поискать проход между опаснейшими бурунами, для чего надо было использовать светлое время дня. Но если «Спрей» избежал подводных скал ночью, то он бесспорно должен найти дорогу днем. Это было самым большим в моей жизни приключением, и одному богу известно, как судну удалось миновать все опасности.

В конце концов «Спрею» удалось найти спокойное место среди группы островков, и тут я влез на мачту, чтобы оглянуться на дикую картину, оставшуюся позади. Великий натуралист Дарвин, посмотрев на этот морской пейзаж с палубы «Бигля», написал в своем дневнике: «Всякого сухопутного человека, увидевшего «Млечный Путь», будут неделю мучить кошмары». Он с успехом мог бы добавить, что это относится и к морякам.

Счастье продолжало улыбаться «Спрею». Плывя по лабиринту, между островами, я установил, что «Спрей» идет проливом Кокбурн, который соединяется с Магеллановым проливом как раз напротив мыса Фроуард, и что мы миновали бухту Воров, вполне заслуживающую это название.

В ночь на 8 марта «Спрей» стал на якорь возле Терн в защищенной бухточке. Каждое биение моего сердца выражало благодарность судьбе. Тут я мог поразмыслить о событиях последних дней, но неожиданно меня охватило беспокойство, и только хорошая порция горячего жаркого из оленины придала мне сил.

Захотелось спать. Почувствовав дремоту, я рассыпал по палубе обойные гвозди, памятуя предостережение моего старого друга капитана Замблиха самому на них не наступать. Я внимательно проследил, чтобы каждый гвоздь лежал острием вверх. Все это не было напрасным, так как, проходя мимо бухты Воров, я заметил, как за «Спрей» поплыли две лодки. Теперь я мог не сомневаться в том, что мое одинокое плавание закончилось.

Ни один человек на свете не может наступить на гвоздь, не выдав своего присутствия. Это произошло в полночь, когда я спал в каюте, а местные жители попытались захватить в плен судно и все на нем находящееся. Едва ступив на палубу, они вынуждены были отказаться от своих намерений. Мне не было необходимости прибегать к оружию, и без него грабители в беспорядке бросились кто в лодку, а кто в море, проклиная всех и вся на своем родном языке. Выйдя на палубу, я дал несколько выстрелов, чтобы нападавшие знали, что я дома. После этого я вернулся в каюту с твердой уверенностью, что больше меня тревожить не станут, а тем более люди, удиравшие с такой поспешностью. Жители Огненной Земли сильно побаиваются огнестрельного оружия. Они становятся опасными, когда окружают вас в пределах полета стрелы или если вы встанете на якорь вблизи их засады. Даже если бы я не рассыпал по палубе гвозди, то все равно мог бы прогнать их несколькими выстрелами. Запас патронов я держал и в каюте, и в трюме, и на форпике; это позволяло мне засесть в любом из этих мест, как в крепости, и обстреливать палубу. Пожалуй, самой большой опасностью была возможность поджога, так как на каждой лодке имеется огонь, которым туземцы пользуются для подачи дымовых сигналов. Горящий на дне лодки огонь может быть с легкостью перекинут в каюту — капитан порта Пунта-Аренас специально предупреждал меня об этом. Совсем недавно туземцы подожгли чилийскую канонерскую лодку, бросив горящий факел в кормовые иллюминаторы. У «Спрея» не было иллюминаторов ни в борту, ни в надстройке, кроме двух входных люков, но они были так основательно задраены, что при попытке их открыть я обязательно проснулся бы.

Утром 9 марта, хорошо отдохнув, съев горячий завтрак и убрав гвозди с палубы, я проверил состояние парусов и принялся сшивать разорванные куски, чтобы приделать задний нок-бензельный угол к моему квадратному гроту. День обещал хорошую погоду и слабый ветер, но на Огненной Земле на обещания положиться нельзя. Покуда я раздумывал о том, почему в этих местах не растут деревья, и даже помышлял отложить шитье и отправиться с ружьем на берег, чтобы рассмотреть белый

валун, лежащий у ручья, неожиданно налетел такой ветер, что «Спрей», стоявший на двух якорях, был сорван с места и словно перышко отброшен из бухты на глубокую воду. Нет ничего удивительного, что деревья не растут на склонах этой горы. О, великий Борей! Ведь дерево должно состоять из одних корней, чтобы выдержать такой бешеный порыв ветра.

Расстояние от бухточки до подветренного берега пролива было достаточно большим, и у меня хватило времени выбрать оба якоря прежде, чем «Спрей» подвергнется опасности. Все обошлось как нельзя лучше.

Ни в этот, ни в следующий день я не видел туземцев, Возможно, что для них были понятны признаки надвигающегося урагана и, проявляя достаточную осторожность, они не появлялись на воде. Налетевший ураган не дал мне возможности заниматься шитьем парусов и снова утащил «Спрей» вместе с якорями значительно мористее. Свирепый ветер, столь обычный в районе Магелланова пролива, налетал много раз на протяжении дня и протащил «Спрей» несколько миль в зоне крутых скал и утесов, характерных для здешних негостеприимных берегов. Я был рад убраться отсюда подальше, хотя мой дальнейший курс лежал отнюдь не к райским берегам. Не имея другого выбора, я плыл в направлении бухты Сан-Николае, где в свое время, 19 февраля, стоял на якоре. Сегодня было 10 марта, и, прибыв на это место вторично, я обошел вокруг самой неисследованной части Огненной Земли.

Чистая случайность спасла «Спрей» от верной гибели по пути к бухте Сан-Николае. Лопнувший стаксель-шкот заставил меня пройти на нос, и вдруг я увидел, что «Спрей» летит прямо на темную скалу, а белые буруны уже пенятся под бушпритом. Я видел, что гибель неминуема, и подумал:

«неужели после всего мною перенесенного судьба обернулась против меня, и мне суждено сложить голову в этом мрачном месте?» Бросившись на корму, не обращая внимания на полощущийся парус, я повернул штурвал, ожидая услышать треск ломающегося о скалы судна. Но при повороте руля «Спрей» словно прыгнул в сторону, и в следующий миг мы были вне опасности на подветренной стороне скалы. Впереди был небольшой остров, лежащий в центре залива, и «Спрей» ринулся к нему с такой поспешностью, будто желал пересечь его напрямик. В глубине залива было место для якорной стоянки, но прежде чем я успел к нему подойти, новый порыв ветра повернул «Спрей», как волчок, и оттащил его к подветренной стороне острова. Еще дальше виднелся большой мыс, и я решил отклониться в сторону. Это было повторением уже раз пройденного пути в направлении

Пунта-Аренас.

Вскоре я сумел справиться с судном и быстро обогнул высокую гору, позади которой море было спокойное, как мельничный пруд. Ветер настолько ослаб, что паруса заполаскивали и даже провисали, когда «Спрей» шел слишком близко к берегу. На глубине восьми сажен я решил постоять до утра и отдать якорь, но он еще не достиг дна, как с вершины горы налетел поры в ветра, отбросивший «Спрей» с такой быстротой, что я не успел закрепить якорный канат. Вместо отдыха мне пришлось вертеть ручной брашпиль, выбирая якорь и пятьдесят сажен каната. Произошло это в той части пролива, которая носит название Фаминг-Рич.

Я крутил этот маленький ручной брашпиль всю ночь и при этом размышлял, насколько проще и легче отдавать приказания другим, чем выполнять их самому. Но все же я усердно вертел брашпиль, распевая песни, которые пел когда-то, будучи матросом.

К рассвету якорь был выбран, и к тому времени ветер утих, а бурные порывы сменились легким дуновением. «Спрей» тихо несло в направлении Пунта-Аренас. Но когда мы приблизились настолько, что стали видны суда на рейде, и я уже было собрался зайти в — порт за новыми парусами, поднялся благоприятный северо-восточный ветер. Я изменил решение, поднял паруса и направил «Спрей» к Тихому океа-яу, чтобы еще раз пройти уже когда-то пройденный участок пути.

ГЛАВА 9
Ремонт парусов на «Спрее». Аборигены и непослушный якорь. Бой. пауков. Встреча с Черным Педро. Посещение парохода «Коломбиа». Оборонительный бой против флотилии каноэ. Знаки, кораблей, проходивших через пролив. Неожиданный груз жира

Я был полон решимости собственными силами исправить повреждения, которые мне нанес сильнейший шторм, прогнавший меня на юг, к мысу Горн, после того как я уже раз прошел Магелланов пролив и вышел в Тихий океан. Поэтому когда через пролив Кокбурн я снова очутился в Магеллановом проливе, то не повернул на восток к поселку Пунта-Аренас, где мог получить всяческую помощь, а решил пользоваться любой возможностью, чтобы на ходу и во время стоянок работать иглой.

Дело шло медленно, но постепенно квадратный парус на гике увеличивался в размере и становился годным для плавания с задним нок-бензельным углом и подшитой шкаториной. Это не был лучший из всех парусов, когда-либо появлявшимся на море, но он был крепко сшит и мог выдержать сильные порывы ветра. По сообщению одного из кораблей, повстречавшегося со мной позднее, «Спрей» шел под гротом якобы улучшенной конфигурации и имел патентованный прибор для взятия рифов; все это не соответствовало действительности.

После перенесенного шторма «Спрей» на протяжении ряда дней наслаждался хорошей погодой и прошел по проливу двадцать миль, что при здешних трудных условиях я считал отличным результатом. Я подчеркиваю, что погода была хорошей на протяжении нескольких дней, но это не принесло покоя, так как все дни напролет я должен был заботиться не только о судне, но и о собственной безопасности. Все время мне угрожало нечто значительно большее, чем шторм, ибо мои преследователи, воспользовавшись благоприятной погодой, возобновили набеги. В период шторма они исчезли, так как ветер представлял огромную

опасность для их неустойчивых каноэ. Теперь я ценил порывы штормового ветра как никогда раньше, хотя «Спрей» в плавании в районе мыса Горн не знал в них недостатка. Столкнувшись с необходимостью защищать собственную жизнь, я подумал о том, что если меня снова отбросит шторм и придется вновь плыть по проливу, то я от ярости стану агрессором и заставлю жителей Огненной Земли перейти к обороне» Эти мысли возникли у меня в заливе Снаг-Бей, где я отдал якорь после того, как миновал мыс Фроуард. При бледном свете раннего утра я увидел, как два каноэ крадучись вошли в ту же самую бухту, стараясь пройти незамеченными под прикрытием высокого берега. На лодках плыло много людей, вооруженных луками и копьями. После моего выстрела они повернули в сторону ручья и удалились. Опасаясь, что опять подвергнусь нападению с заросшего кустами берега, я вновь поднял паруса и решил направить «Спрей» к противоположному берегу залива, милях в шести отсюда. Но тут мне пришлось напрячь умственные способности, так как брашпиль заело и я не мог придумать, как выбрать якорь. Подняв все паруса, я повернул судно к ветру, и «Спрей» потащил за собой якорь, будто это было для него обычным делом. Помимо якоря, он поволок за собой не менее тонны водорослей, которые зацепил возле какой-то скалы. К счастью, дул сильный ветер.

Мне пришлось работать так, что кровь сочилась из пальцев, и в то же время надо было поглядывать через плечо, чтобы следить за островитянами. Если я замечал на берегу подозрительное движение, я немедленно посылал. пулю в том направлении. Ружье все время находилось у меня под рукой, и я считал, что появление кого-либо на расстоянии ружейного выстрела означает объявление, войны. Но как бы то ни было, пока что лилась только моя собственная кровь, потому что, работая второпях, я немилосердно натыкался то на какое-либо острие, то на гвоздь. Растертые мокрым канатом руки кровоточили, но все великолепно зажило, как только установилась хорошая погода и я выбрался из пролива.

Выйдя из бухты Снаг, я привел судно к ветру, исправил брашпиль, поднял якорь до клюза и закрепил его. «Спрей» продвинулся на шесть миль вперед. Решив отстояться под прикрытием высокой горы, я отдал якорь на глубине девяти сажен, невдалеке от отвесного утеса. Я назвал это место «горой эхо», так как гора отвечала на мой голос. Увидев на берегу много сухих деревьев, я решил пополнить запас топлива и съехал на берег, захватив с собой не только топор, но и ружье, с которым в последние дни не расставался. На берегу я не встретил ни одного живого существа, если не считать небольшого паука, который

переехал на «Спрей» вместе с одним из бревен. Поведение этого насекомого заинтересовало меня больше, чем все окружающее. В моей каюте проживал паук такой же величины, путешествовавший со мной еще из Бостона. Это было миролюбивое и очень сообразительное существо. Паук с Огненной Земли немедленно приготовился к бою, но мой маленький бостонец сразу повалил противника, переломал ему ноги и яростно оборвал их одну за другой. После трехминутного сражения огненноземельскому пауку была уготована участь мухи.

Я принял все меры, чтобы на следующее утро после бессонной ночи возле таинственного берега снова отправиться в путь. Прежде чем выбрать якорь, я сварил кофе на большой печке, подаренной мне в Монтевидео. В том же пламени сгорели останки паука, убитого накануне моим бостонским воякой. Впоследствии одна- шотландская леди из Кейптауна, услышав о подвигах моего воинственного бостонского паука, назвала его «Брюсом».

Передо мной был вновь Черный Педро

Теперь «Спрей» шел в направлении Кофейного острова, возле которого я уже был в день моего рождения 20 февраля 1896 года. Тут я снова повстречался со штормом, заставившим меня пойти к большому острову Чарлз в поисках убежища. На обрывистом берегу острова вспыхнули сигнальные костры, и группа людей, очевидно, находившаяся здесь с момента моего первого путешествия, погрузилась в лодки, которые стали приближаться к «Спрею». Видимо, я поступил неразумно, бросив якорь возле поросшего густым лесом берега. Я дал сигналами понять, что к

«Спрею» может приблизиться только одна лодка, а другие должны держаться в отдалении.

На приблизившейся ко мне лодке находились две женщины и один мужчина. Едва отплыв от берега и до самой встречи со «Спреем», они непрерывно кричал» «яммершунер!». Обе женщины просили продовольствия, а мужчина угрюмо стоял на месте, как бы подчеркивая, что его ничто не интересует. Но как только я повернулся к нему спиной, чтобы достать для женщин галет, мужчина прыгнул на палубу и сказал мне на испанском жаргоне, что мы уже однажды встречались. Мне сразу показалась знакомой манера, с которой он взывал о помощи, а окладистая черная борода свидетельствовала о том, что передо мной Черный Педро, которого я уже раз видел.

— А где остальные члены экипажа? — спросил он, осматривая все вокруг и ожидая, что из каюты выскочат другие люди и поступят с ним так, как подобает с участником многих преступлений. — Недели три назад, — продолжал он, — когда вы проплывали в этих местах, я видел трех человек на борту Где остальные двое?

Не вдаваясь в подробности, я ответил, что все члены экипажа находятся здесь.

— Но я вижу, — сказал он, — что вы сами делаете всю работу… — И, покосившись на грот, он добавил: — Hombre valiente*.

* Сильный человек (исп.).

Я объяснил, что днем работаю один, а члены экипажа спят, а ночью они со свежими силами несут вахту и наблюдают за окружающим. С большим интересом я следил за хитрым и коварным негодяем, зная о нем больше, чем он мог предполагать. Впрочем, если бы меня даже и не предупредили в Пунта-Аренас, все равно я понял бы, что имею дело с величайшим злодеем. А тут одна из женщин, проявив достаточную человечность, знаками предупредила меня, чтобы я был начеку, иначе Черный Педро нанесет мне удар. Такое предупреждение было излишним, так как я с самого начала был начеку: держал в руках отличный пистолет и был готов выстрелить в любую минуту.

— В прошлый раз, когда вы плыли мимо, вы стреляли в меня, — сказал он и с какой-то теплотой добавил, что это было «muy malo»*[2].

* Очень плохо (исп.).

Я сделал вид, что не понимаю, и спросил:

— Вы жили раньше в Пунта-Аренас? Не так ли?

— Да… — ответил он и как бы обрадовался встреча с человеком, приехавшим из столь любимого им места.

— Вы жили в духовной миссии? — продолжал спрашивать я.

— О, да… — воскликнул он и сделал шаг вперед, словно желал обнять меня, как старого друга. Но я не разделил его чувств и заставил его отойти.

— И вы знали капитана Педро Замблиха? — продолжал я.

— Да… — ответил человек, убивший одного из родственников Замблиха. — Замблих мой большой друг!

Кстати говоря, Замблих просил меня застрелить Черного Педро при первой встрече.

Показав на мою винтовку, бандит поинтересовался количеством зарядов.

— Cuantos?* — спросил он.

* Сколько (исп.).

Когда я объяснил, что ружье позволяет вести непрерывный огонь, склонность моего собеседника к разговору исчезла, и он даже сказал, что ему пора уходить. Я не стал ему мешать, дал женщинам галет и мяса и получил в обмен несколько больших кусков сала.

Даже истинный христианин не мог бы поступить лучше. Перед тем как отчалить от «Спрея», коварный Черный Педро попросил у меня коробку спичек и протянул мне конец своего копья, но я положил спички на дуло ружья, которое стреляло «непрерывно». Бандит ловко наколол копьем коробку и быстро отскочил в сторону, когда я сказал ему: «quedo»*. При этом слове женщины не без удовольствия рассмеялись: возможно, Черный Педро задал им с утра основательную трепку за то, что они не собрали ему достаточно устриц к завтраку. В общем мы все отлично понимали друг друга.

* Спокойно (исп.).

От острова Чарлз «Спрей» совершил переход до бухты Фортескью, где я стал на якорь под защитой высокого берега и отлично провел ночь, в то время как на открытых местах бушевал ветер. В бухте Фортескью я видел на берегу людей, но это не внушало опасений, так как при сильном ветре они вряд ли пытались бы подойти к «Спрею». Прежде чем лечь отдыхать, я на всякий случай рассыпал по палубе гвозди.

На следующий день уединение здешних мест было нарушено появлением большого парохода, ставшего на якорную стоянку. По обводам, типу и манере держаться мне было ясно, что это не латиноамериканский пароход. Я поднял свой флаг и в ответ на судне взвилось звездно-полосатое полотнище. Тем временем ветер успокоился, и местные жители направились к большому пароходу, взывая о помощи. Вскоре они подплыли к «Спрею» и пытались что-нибудь у меня выпросить, так как, по их словам, на

большом пароходе им ничего не дали. Вместе с ними подплыл Черный Педро. Он обрадовался мне больше, чем родному брату, даже просил одолжить ружье, чтобы застрелить мне гванахо* в подарок. Я заверил его, что если бы остался еще на один день, то одолжил бы ружье, но не собираюсь здесь задерживаться.

[3] Гванахо — род ламы.

Зато я подарил ему нож, которым пользуются бондари, и еще кое-какой инструмент, пригодный для постройки лодок, и тут же предложил ему убраться восвояси.

Под прикрытием темноты я подплыл к пароходу, который назывался «Коломбиа» и где капитаном был Гендерсон. Пароход шел из Нью-Йорка в Сан-Франциско. Отправившись на пароход, я захватил с собой все мое оружие на тот случай, если мне придется с боем пробиваться обратно. Старший помощник капитана мистер Ганнибал оказался моим давнишним приятелем, и мы вспоминали о былых днях, проведенных в Маниле, когда он был капитаном «Южного Креста», а я — «Северного Сияния». Оба судна были так же прекрасны, как их названия.

На «Коломбиа» был огромный запас свежих продуктов, и капитан отдал кое-какие распоряжения буфетчику. Помню, как этот простодушный молодой человек спросил, соглашусь ли я, помимо прочих продуктов, взять запас консервированного молока и сыра. Когда я предложил взять в уплату за продукты полученный мною в Монтевидео золотой песок, капитан зарычал подобно льву и потребовал, чтобы я убрал подальше свои ценности. Я получил массу отличной провизии.

Вернувшись на «Спрей», я застал все в отличном порядке и начал готовиться к раннему утреннему отплытию. С капитаном парохода я условился, что если он будет готов раньше меня, то просигналит гудком. Ночью я любовался на залитый электрическими огнями пароход, так резко отличавшийся от туземной лодки с разведенным на ней костром.

Утром «Спрей» был готов первым, но «Коломбиа» вскоре последовала за мной, обогнала и отсалютовала.

Спустя два-три месяца я прочитал в калифорнийской газете: «Коломбиа» следует считать погибшей» — идя в Панаму, «Коломбиа» разбилась о скалы возле калифорнийских берегов.

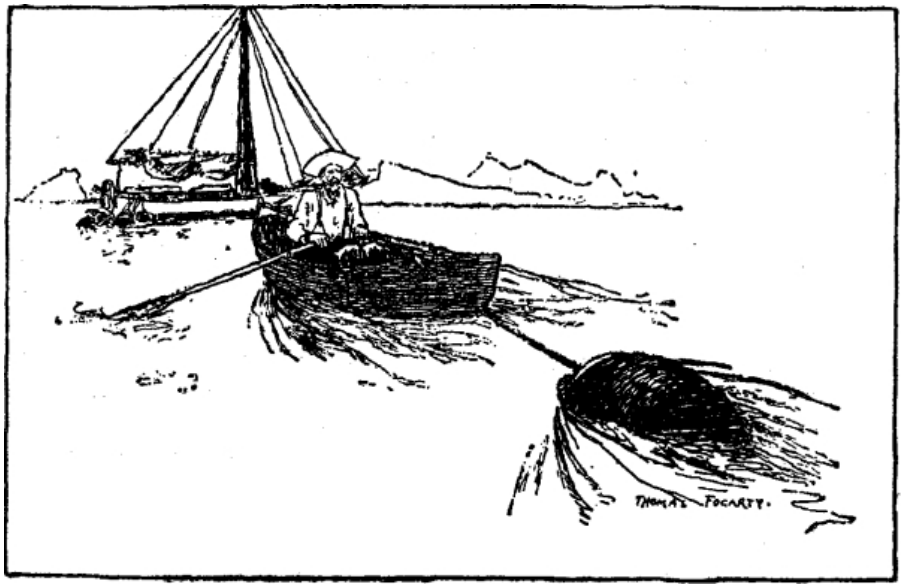
Тем временем «Спрей» боролся с ветром и течениями, столь обычными для этого пролива. Именно здесь встречаются атлантический и тихоокеанский приливы, образуя водовороты и огромные волны, которые в сочетании с порывами ветра столь опасны для каноэ и других хрупких суденышек.

В нескольких милях отсюда, на берегу, лежал дном вверх большой пароход. Проходя в этом месте, «Спрей» попал в полосу

слабого ветра, который сменился, как это ни необычно для здешних мест, полным затишьем. Внезапно со всех сторон замелькали сигнальные костры, и около двадцати каноэ устремились к «Спрею». На расстоянии слышимости голоса раздались крики на смешанном с местным жаргоном испанском языке: «Amigo, yammerschooner! Anclas aqui! Bueno puerto aqui»* . Я не помышлял бросить якорь в их «хорошем порту», а поднял флаг и выстрелил из ружья, что они могли рассматривать как приветственный салют или как приглашение к бою. Но каноэ построились полукругом на расстоянии 80 ярдов. Они заняли оборонительную позицию, и моя попытка приблизиться означала бы смертельную опасность.

* Друг, якорная стоянка! хорошая портовая стоянка! (исп.).

Среди этого «москитного флота» находилась корабельная шлюпка, по-видимому, являвшаяся трофеем с погибшего корабля. Шестеро мужчин гребли обломками весел: двое гребцов, стоявших в полный рост, отличались от прочих тем, что на них были высокие сапоги. Последнее обстоятельство усилило мое подозрение об ограблении ими какого-то судна и вдобавок говорило о том, что гребцы, безуспешно побывав на усыпанной гвоздями палубе «Спрея», теперь решили посетить ее вторично. Неумело орудуя веслами, они прошли вдоль пролива на расстоянии сотни ярдов от «Спрея» и делали вид, что держат курс в бухту Фортескью. Но я сразу разгадал их стратегический замысел и внимательно наблюдал за маленьким островом, лежавшим между «Спреем» и скрывшейся за ним корабельной шлюпкой. Сильный прилив тянул мое судно к острову, возле которого я рисковал разбиться о скалы из-за отсутствия якорной стоянки, где мои якорные канаты оказались бы достаточно длинными, чтобы достать до дна. Через короткое время я заметил какие-то подозрительные движения в траве на острове, носящем название Боннет-Айленд и возвышающемся на 136 футов над уровнем моря. Я сделал несколько выстрелов в направлении острова: там никто не шевелился.



Весь день я работал, спасая груз

Когда течение пронесло «Спрей» мимо острова» я увидел корабельную шлюпку, красноречиво свидетельствовавшую о коварных намерениях сидевших в ней людей. Неожиданно-налетевший ветер разметал каноэ в разные стороны, а «Спрей» благополучно устремился вперед.

На следующий день «Спрей», преодолевая ветер и течение, вторично стал на якорь в бухте Борджиа.

Если бы умел, я описал бы эту лунную ночь, которой любовался. Сначала небо было закрыто громадой облаков, а потом они рассеялись и стало светло почти как днем. Огромная гора отражалась, словно в зеркале, в водной глади пролива, а «Спрей» с лежавшей на воде тенью казался двумя судами. Поставив «Спрей» на якорь, я спустил на воду плоскодонку и, захватив ружье и топор, съехал на берег, где наполнил бочку пресной водой. Нигде не было никаких признаков присутствия человека, и, убедившись в этом, я бродил более часа вдоль берега. Лунный пейзаж как бы подчеркивал заброшенность места, и, дойдя до одинокой могилы, я решил дальше не ходить. На обратном пути я обнаружил место, где многие моряки, как на Голгофе, установили кресты с наименованием судов, служившие береговыми знаками. Любопытно, что один из крестов был поставлен, пароходом «Колимбия» — однотипным с повстречавшейся мне утром «Коломбией».

Я разобрал несколько названий судов и некоторые из них записал в свой дневник; остальные надписи уже нельзя было прочесть. Многие кресты сгнили и упали; многих из тех, кто

установил кресты, я когда-то знал, а некоторых знаю и поныне. Кругом царил дух какого-то отчаяния, и я поспешил на «Спрей», чтобы забыться в экспедиционных хлопотах.

Ранним утром следующего дня я отплыл из бухты Борджиа и на траверзе мыса Куод встал на якорь на глубине 20 сажен. Течение в этом месте было до трех узлов. Вечером я передвинулся к бухте Л ангар, находившейся всего в нескольких милях, а наутро обнаружил обломки кораблекрушения и разный груз, выброшенный прибоем на берег. Весь день я работал, спасая груз и подымая его на «Спрей». В основном он состоял из бочек с салом и отдельных кусков сала, вывалившихся из разбитых бочек. Обнаружив бочку вина, запутавшуюся в водорослях, я позаботился о ее доставке на «Спрей». Спасенный груз я поднял на палубу при помощи гафель-гардели, прикрепленной к брашпилю. Вес некоторых бочек первышал 800 фунтов.

Людей в районе бухты Лангар не было. Во всяком случае они не успели побывать здесь после шторма, выбросившего на берег остатки кораблекрушения. Думаю, что это был тот самый шторм с 3 по 8 марта, который отбросил «Спрей» к мысу Горн. Сотни тонн водорослей были с корнем вырваны из морских глубин и образовали холм на берегу. Я измерил длину водорослей, которые нашел неповрежденными — с корнями и листьями длина их составляла 131 фут.

Вечером я наполнил бочку пресной водой, а на следующий день при благоприятной погоде пошел дальше. Далеко мне уйти не удалось, так как в одной из бухт я увидел много бочек с салом. Пришлось отдать якорь и приняться за погрузку.

Нелегкая это работа — таскать по галечному берегу бочки с салом, особенно когда идет дождь со снегом! Но я трудился до тех пор, покуда «Спрей» не был нагружен до отказа. Я — старый моряк торгового флота — предвкушал удовольствие от предстоящих барышей.

В полдень я отплыл дальше. Измазанный жиром с головы до пят, я испачкал судно от киля до клотика, но зато моя каюта, трюм и палуба были загружены бочками с салом.

ГЛАВА 10

Снежная буря на пути к Порт-Ангосто. Неисправный шкот подвергает «Спреа» опасности. «Спреш» становится мишенью для стрелы, жителя Огненной. Земли. Остров Аллана Эрика. Снова на просторах. Тихого океана. Прибытие на острое Хуан-Фернандес. Король, который, не был королем. Там, где жил Робинзон Крузо

Снова задул шторм, но направление ветра было благоприятным, и мне оставалось пройти всего лишь 26 миль, чтобы достичь гавани в Порт-Ангосто — довольно унылого места, где я мог бы найти надежное укрытие, привести в порядок такелаж и правильно разместить груз. Я прибавил парусов, чтобы добраться туда до наступления темноты, и «Спрей» понесся стрелой, весь облепленный плотным слоем снега, сделавшим его похожим на белоснежную зимнюю птицу. Когда пурга ослабевала, я видел мыс, позади которого находилась моя гавань, и я держал на нее, пока порыв с подветра не перебросил на другой борт и не разорвал грот. Не прошло и секунды, как я очутился на грани катастрофы. Часть грота была оторвана начисто, а гик сорван с места, и все это произошло незадолго до наступления темноты. Работая до седьмого пота, я старался засветло привести все в порядок, войти в гавань и не дать ветру отбросить судно в сторону. Мне никак не удавалось укрепить гик в бугеле, но я уже находился у входа в гавань, и «Спрей», как птица с перебитым крылом, рванулся вперед и очутился внутри гавани. Причиной аварии, во время которой судну угрожала гибель, был шкот, сделанный из недоброкачественного предательского сизаля, достоинства которого оценены многими моряками различными крепкими словечками.

Я не стал вводить «Спрей» глубоко в гавань Порт-Ангосто, а удовольствовался стоянкой в небольшой бухте, где грунт порос

водорослями и справа имелось прикрытие в виде обрывистого утеса. Эта бухточка была достаточно укромной, но для полной уверенности я поставил «Спрей» на два якоря и привязал канатом к деревьям, росшим на берегу. Место стоянки было защищено от любых ветров, кроме отдельных порывов, налетавших с гор, расположенных на противоположном берегу гавани. Окружающая местность была сильно гористой. Здесь я решил привести судно в порядок, чтобы еще раз направиться к мысу Пилар и далее прямиком в Тихий океан.

В Порт-Ангосто я простоял несколько дней, посвятив их работам на судне. Весь жир я убрал с палубы в трюм, навел порядок в каюте и сделал большой запас воды и топлива. Кроме того, я отремонтировал паруса и такелаж, установил добавочную мачту, которая превратила «Спрей» в иол, хотя я продолжал считать его шлюпом и рассматривал новую мачту как временное сооружение.

Как бы я ни. был занят работой, я ни на минуту не забывал о ружье и держал его наготове. Я отлично помнил, что когда впервые проходил пролив и становился на якорь, то невдалеке от этих мест видел каноэ. На следующий день, занимаясь приведением в порядок палубы, я услышал какой-то странный шипящий звук, раздавшийся недалеко от меня, затем всплеск воды и больше ничего не было заметно. Я подозревал, что это была стрела, и когда через некоторое время послышался такой же звук, я посмотрел на грот-мачту и увидел, что в нее впилась трепещущая стрела — своеобразный автограф местного жителя. Вполне вероятно, что стрелок целился в меня, чтобы овладеть судном и его грузом. Тогда я схватил мое старое ружье системы Мартини-Генри и выстрелил, после чего сразу обнаружил трех обитателей Огненной Земли, бросившихся наутек через холмы из густых зарослей, где они скрывались. Я выстрелил несколько раз и целился так, чтобы попадать недалеко от ног туземцев, что заставило их удирать во всю прыть. Любезное моему сердцу ружье разбудило окрестные вершины, и каждое эхо выстрела заставляло туземцев удаляться скачками, покуда они не очутились на почтительном расстоянии и побежали со скоростью, какую только позволяли ноги. Тогда я еще больше усилил бдительность и позаботился, чтобы мое ружье было в образцовом порядке, а патроны под рукой. Больше никто не появлялся, но все же каждый вечер я рассыпал по палубе гвозди, а утром тщательно их удалял.

Так проходили дни и приближалось время, когда погода и попутный ветер должны были помочь мне выйти из пролива. После шести неудачных попыток я решил не торопиться с

отплытием, и когда после очередной неудачи вернулся в Порт-Ангосто, то застал там пришедших искать убежища чилийскую канонерку «Кондор» и аргентинский крейсер «Азопардо». Как только крейсер стал на якорь, его командир капитан Васкарелла прислал шлюпку на «Спрей» и предложил отбуксировать меня в Пунта-Аренас, если только у меня есть желание отказаться от дальнейшего путешествия и вернуться домой. Такое предложение менее всего отвечало моим намерениям.

Офицеры «Азопардо» сказали мне, что, плывя вслед за «Спреем» по проливу, они обнаружили Черного Педро и узнали, что он наносил мне «визит». «Азопардо» был иностранным военным кораблем, и командир не имел права арестовать местного жителя, но высказывал сожаление, что я не застрелил прохвоста прежде, чем он ступил на палубу «Спрея».

На этих двух кораблях мне удалось получить некоторое количество тросов и разного имущества, а офицеры подарили мне теплое белье, в котором я очень нуждался. Пополнив свое оснащение и хорошо разместив чрезмерный для «Спрея» груз, я отлично подготовился к еще одной схватке с южным океаном, неправильно называемым Тихим.

В первой неделе апреля подули характерные для мыса Горн в осенне-зимний период юго-восточные ветры. Разогнав верхний слой облаков, они принесли с собой хорошую погоду. Еще немного терпения, и должно было наступить время, когда с попутным ветром можно было выйти в плавание.

В Порт-Ангосто я встретился с профессором Дюсеном — участником шведской научной экспедиции, изучавшей Южную Америку и острова Тихого океана. Профессор разбил лагерь на берегу ручья в самом конце гавани, где имелось множество видов мха, которым он очень интересовался, и где, по выражению его аргентинского повара, воды было «muy rico»*. Профессора сопровождали три отлично вооруженных аргентинца. Аргентинцы возмущались тем, что я брал воду из небольшого ручья вблизи моего судна и пренебрегал их советом отправиться за водой подальше к большому ручью, где воды было «muy rico». Впрочем, все они были отличные ребята, и я лишь изумлялся, как они все не погибли от ревматизма, разместив лагерь на таком сыром грунте.

* Очень много (исп.).

Я не собираюсь перечислять радости и горести, пережитые «Спреем» в Порт-Ангосто, или рассказывать о многочисленных попытках уйти в дальнейшее плавание и о всех возвращениях к месту стоянки. Препятствий к отплытию было слишком много, но в тринадцатый день апреля я сделал седьмую и последнюю

попытку сняться с якоря и уйти из этих мест. Самые разнообразные трудности возникали весь день и всякий час, и будь я склонен к суеверию, то не упорствовал бы в намерении пуститься в плавание тринадцатого числа, хотя ветер был попутным. Некоторые происшествия были просто смехотворными. Например, мне пришлось освобождать мачту «Спрея», запутавшуюся в ветвях дерева, когда он трижды вопреки моему желанию дрейфовал вокруг крошечного острова. Это было больше, чем могли выдержать любые нервы, и я уподобился нетерпеливому фермеру, который обращается с нравоучениями к своей лошади или волу.

— Послушай, «Спрей», — кричал я. — Неужели ты не понимаешь, что ты не приспособлен для лазанья по деревьям?

Но бедный «Спрей» успешно преодолел так много трудностей, проходя через Магелланов пролив, что при мысли о пережитом мое сердце смягчалось. К тому же «Спрей» открыл новый остров, так как тот самый островок, вокруг которого он дрейфовал, обозначен на карте сплошной береговой линией. Я назвал остров именем Аллана Эрика — моего друга литератора, которого мне приходилось встречать в самых различных местах. Пользуясь правом первооткрывателя, я водрузил на берегу табличку с надписью: «По траве не ходить».

Наконец-то «Спрей» стал уносить меня дальше от Огненной Земли, но прежде чем расстаться с этими местами, он прошел впритирку к скале и даже чиркнул по ней гиком, когда разворачивался. Случилось это 13 апреля 1896 года. Встреча лицом к лицу с опасностью и умение ее избежать не представляло чего-либо нового для «Спрея».

В тот день волны в проливе сначала приветствовали «Спрей», снимая перед ним свои белые шляпы, а потом задул первый в сезоне юго-восточный ветер — настоящий зимний шторм, и моему судну пришлось напрячь все силы, чтобы уйти из этих мест, прежде чем ветер изменит направление. Это удалось: ветер был достаточно свежим, каким всегда бывает у мыса Горн, и «Спрей» успел пройти быстрину и миновать мыс Пилар с его выступающими далеко вперед скалами, называемыми Апостолес, прежде чем ветер переменился. Я непрерывно стоял за штурвалом, помогая «Спрею» преодолевать бурное море, по которому он никак не мог идти напрямик. Мне все время приходилось менять направление хода судна и призывать на помощь весь свой опыт, чтобы уклоняться от прямых и боковых ударов волн.

На следующее утро, 14 апреля, я видел в отдалении только самые высокие вершины гор, а так как «Спрей» отлично шел

вперед в северо-западном направлении, то скоро и они скрылись из виду.

— Да здравствует «Спрей»!… — вскричал я, обращаясь к тюленям, чайкам и пингвинам — единственным живым существам в этих краях. Мое судно не только преодолело все опасности мыса Горн, но ухитрилось подобрать по дороге груз и не потерять из него ни одного фунта. И почему бы мне, на долю которого сваливалась такая удача, не выражать теперь свою радость?

Отдав рифы и подняв кливер и стаксель, я воспользовался попутным ветром, и «Спрей» шел фордевинд с наполненными парусами. Время от времени через мое судно перекатывали волны, поднятые юго-западным ветром, не причиняя никакого вреда. Как только солнце поднялось вполмачты, ветер засвежел, но стало несколько теплее, что, впрочем, меня не очень-то занимало. К вечеру огромная волна — гораздо большая, чем все те, что грозили мне весь день, и которую моряки зовут «отличной волной», — окатила «Спрей» с носа до кормы, а заодно и меня, стоявшего у штурвала. Видимо, море решило смыть все воспоминания о пережитых неприятностях. Горести остались за кормой, наступало лето, и передо мной был весь мир. Дул попутный ветер, и, простояв за штурвалом с одиннадцати часов утра вчерашнего дня, то есть 30 часов кряду, я мог закрепить руль. Теперь мне оставалось только обнажить голову, ибо лишь бог был моим спутником. Широкий океан расстилался передо мной, и нигде на горизонте не было полоски земли. Спустя несколько дней, после того как «Спрей» пошел под всеми парусами, я впервые увидел его с поднятой выносной бизанью. Ничего особенного в этом не было, но эта маленькая деталь была результатом одержанной победы. Ветер несколько ослабел, но по-прежнему был юго-западным, а бурные волны превратились в морских сплетниц, ласкавшихся к «Спрею» и оживленно передававших друг другу россказни о моих прошлых приключениях. За эти дни плавания в направлении тропиков вокруг нас происходили быстрые перемены: появились совсем иные породы птиц, альбатросы встречались реже и реже — на смену им прилетели чайки, клевавшие отбросы, плывшие в попутной струе судна.

На десятый день пути от мыса Пилар повстречалась акула, которой явно не повезло; я ее загарпунил и вырубил грозные челюсти. У меня нет особой склонности убивать животных, но когда появился Джон-Акула, все мои симпатии к животным сразу улетучились. А вот в Магеллановом проливе я не тронул ни одной утки, хотя они годились на отличное жаркое. Мне вовсе не

хотелось уменьшать число живых существ в этом безжизненном проливе.

От мыса Пилар я взял курс на остров Хуан-Фернандес, и 26 апреля после пятнадцатидневного плавания увидел перед собой этот вошедший в историю остров — остров Робинзона Крузо. Синие вершины гор Хуан-Фернандеса, возвышавшиеся над облаками, были видны за добрые три десятка миль, и когда я увидел остров, тысячи различных чувств стали тесниться во мне, и я низко преклонил голову. Мы иногда посмеиваемся над восточной манерой приветствия, но сейчас я не мог найти иной формы для выражения собственных чувств.

Весь день дул слабый ветерок, и только вечером «Спрей» сумел достичь острова. Мне удалось довольно близко подойти к северо-восточному берегу, но потом наступило затишье, и «Спрей» встал там, где был. В глубине бухты я видел мерцание какого-то огонька и подал сигнал выстрелом, но ответа не последовало, и огонек вскоре погас. Всю ночь я слышал, как море билось о прибрежные скалы, и это говорило мне о том, что океанская зыбь очень сильна, хотя с палубы моего маленького судна она казалась незначительной. Крики животных доносились с гор все менее отчетливо, и это дало мне повод заключить, что слабое течение относит «Спрей» дальше от берега, а вместе с тем мне казалось, что отвесный берег находится совсем рядом и грозит опасностями. Ночью все кажется таким обманчивым!

На рассвете я заметил плывущую ко мне лодку, и когда она приблизилась, я поднял лежавшее на палубе ружье, чтобы спрятать его в каюте. Увидев ружье, гребцы немедленно повернули обратно к находившемуся в четырех милях берегу. В лодке сидело шестеро гребцов, и я сразу заметил, что они гребут как заправские моряки, укрепив весла в уключинах. Я понял, что имею дело с цивилизованными людьми, но они судили обо мне совсем иначе и, увидев ружье в моих руках, принялись во всю мочь грести к берегу.

Не без труда я знаками объяснил, что не имею намерения стрелять в них, а просто хочу убрать ружье в каюту и прошу их вернуться.

Поняв, наконец, мое объяснение, они вскоре очутились на борту «Спрея».

Один из гребцов, которого остальные именовали «королем», говорил по-английски, а остальные только по-испански. Все они из газет, пришедших из Вальпараисо, знали о путешествии «Спрея» и были несказанно заинтересованы в его приключениях. Гребцы рассказали, что между Чили и Аргентиной идет война, но я, только что побывав в обеих странах, ничего о ней не слышал.

Впрочем, в Чили мне рассказывали, что остров Хуан-Фернандес погрузился на дно морское. (Когда три месяца спустя я прибыл в Австралию, там тоже распространялись слухи об исчезновении острова Хуан-Фернандес.)

Я немедленно сварил котелок кофе, приготовил блюдо пышек, и после обмена любезностями островитяне охотно со мной позавтракали. Затем они взяли «Спрей» на буксир и со скоростью добрых трех узлов направились к берегу. Человек, которого все именовали королем, встал за руль и так мотал «Спрей» из стороны в сторону, что я стал сомневаться в том, сможет ли он когда-либо обрести способность двигаться по прямой. Остальные островитяне гребли изо всех сил.

Как я вскоре узнал, «король» получил это название скорее из уважения, поскольку он прожил на острове дольше всех — что-то около 30 лет. На самом деле островом Хуан-Фернандес управляет губернатор, являющийся по происхождению шведским дворянином. Мне рассказали, что дочь губернатора не боится ездить верхом на самом диком козле, которого только можно сыскать на этом острове. В момент моего прибытия губернатор с семьей уехал в Вальпараисо, где намеревался поместить детей в школу. «Король» тоже как-то уезжал на один-два года в Рио-де-Жанейро, где женился на бразильянке, последовавшей за ним на этот отдаленный остров. Сам «король» был португальцем, уроженцем Азорских островов. Ему приходилось плавать рулевым на китобойных судах и даже посещать Нью-Бедфорд. Все это, не считая многого другого, я узнал от него прежде, чем «Спрей» достиг якорной стоянки.

Чуть позднее с моря задул бриз, наполнивший паруса «Спрея», и испытанный португальский мореход доставил его в безопасное место в гавани, где «Спрей» ошвартовался у бочки напротив поселка.

ГЛАВА 11

Жители острова Хуан-Фернандес увлекаются американскими пышками. Красоты владений Робинзона Крузо. Сооружение в память Александра Селкирка. Пещера Робинзона Крузо. Прогулка с детьми по острову. Вперед, на запад! Попутный шторм. Южный Крест и Солнце указывают путь на протяжении месячного плавания. На подходах, к Маркизским островам. Навык в исчислении места

Когда «Спрей» встал на место, островитяне снова принялись за кофе и пышки. Я был очень польщен, когда они оказали честь моим булочкам с изюмом в отличие от профессора, которого я угощал в Магеллановом проливе. Должен заметить, что пышки отличались от булочек с изюмом только названием: и те и другие жарились на жире, и это было их главным достоинством. Местные жители не знают более жирного животного, "ем коза, а общеизвестно, что коза — существо довольно постное. В предвидении предстоящего бизнеса я прикрепил к гику безмен и приготовился отвешивать жир, учитывая, что здесь не существует таможенных чиновников, задающих вопрос:

«На каком основании вы торгуете?»

Не успело солнце скрыться за горизонтом, как здешние островитяне постигли искусство печь пышки и булочки с изюмом, а цена, которую я назначил на жир, была невысокой. Вскоре у меня собралась любопытнейшая коллекция самых разных денежных знаков, среди которых были монеты с утонувшего в неизвестно каком веке галеона. Впоследствии я продал монеты антикварам значительно дороже номинальной стоимости и неплохо заработал. С острова я увез коллекцию самой разнообразной валюты, причем почти всю, какая только была у

островитян.

Хуан-Фернандес как порт захода можно считать великолепным местом. Склоны гор покрыты лесом, долины отличаются плодородием, а по многочисленным оврагам струятся потоки чистейшей воды. Здесь нет змей, нет диких животных, кроме кабанов и множества коз. За все время я видел одну или две собаки. Местные жители не имеют рома, пива и других крепких напитков. Здесь нет ни полицейских, ни юристов, ни других блюстителей законности. Жизнь острова необычайно проста, а моды Парижа не оказали ни малейшего влияния на местных жителей. Каждый одевается на собственный лад. Несмотря на отсутствие врача, обитатели острова отличаются завидным здоровьем, а дети здесь просто изумительно хороши. Всего на острове проживает сорок пять человек самого различного возраста. Взрослые жители в большинстве прибыли сюда из Южной Америки. Одну особу, родом из Чили, которая шила летучий кливер для «Спрея» и получила за это гонорар жиром, назвали бы у нас в Ньюпорте красавицей. Благословенный остров Хуан-Фернандес! И почему Александр Селкирк покинул его навсегда, осталось для меня непонятным.

Однажды большое, охваченное пожаром судно было выброшено на берег возле самого входа в гавань. Прибой разбил его о прибрежные скалы, и волны погасили пожар. Местные жители воспользовались обломками корабля и построили из них дома, сохранившие своеобразный корабельный стиль. Дом «короля» острова Хуан-Фернандес (его настоящее имя было Мануэль Кароцца) очень походил на какой-то ковчег, и на единственной двери, выкрашенной в зеленый цвет, красовалось медное полированное кольцо. Перед этим великолепным входом был установлен флагшток, а неподалеку стоял прекрасный вельбот, выкрашенный в синий и красный цвета и служивший предметом восхищения престарелого «короля».

Я, разумеется, посетил наблюдательный пункт на вершине горы, где Селкирк провел много дней, всматриваясь в морскую даль в ожидании судна, которое в конце концов пришло. С мемориальной доски, прикрепленной к скале, я списал надпись, сделанную крупными буквами:

В память

ОБ АЛЕКСАНДРЕ СЕЛКИРКЕ — моряке,

уроженце Ларго в графстве Файф, Шотландия, проведшем на этом острове в полном одиночестве четыре года и четыре месяца. Он был высажен здесь с восемнадцатипушечной галеры «Сенк Порт» 96 тонн водоизмещения в 1704 году и увезен отсюда 12 февраля 1709 года на каперском корабле «Дюк». Умер в чине

лейтенанта британского королевского флота на судне «Веймут» в 1723* году 47 лет от роду.

Эту мемориальную доску установили вблизи наблюдательного пункта Селкирка коммодор Пауэлл и офицеры британского корабля «Топаз» в 1868 году

* Дж. Касберт Хэдден в журнале «Сенчури мэгазин» от июля 1899 года указывает, что в мемориальной доске допущена ошибка и что Селкирк умер в 1721 году.

Пещера, в которой обитал Селкирк, находится в самом начале бухты, называемой теперь бухтой Робинзона Крузо. Она простирается к западу от нынешней якорной стоянки и обрамлена крутыми берегами. В этой бухте и теперь становятся суда, но обе имеющиеся здесь якорные стоянки открыты для северных ветров, которые, впрочем, не отличаются особой яростью. Первая стоянка, расположенная к востоку, имеет отлично держащий грунт, и становиться там можно вполне уверенно, хотя встречное течение иногда вызывает сильную качку.

Доставить детям радость — не такое уж трудное дело

Я посетил бухту Робинзона Крузо, отправившись туда на лодке, и с трудом высадился на линии прибоя возле пещеры. Войдя в пещеру, я нашел ее сухой и годной для жилья. Она расположена в чудесном месте, заслоненном высокими горами от суровых штормов, налетающих на остров. Правда, штормы немногочисленны, так как Хуан-Фернандес расположен на 35°5 южной широты, то есть на пределе, которого достигают

пассатные ветры. Протяженность острова с востока на запад — 14 миль при 8 милях в ширину. Высота над уровнем моря — около трех тысяч футов. Остров находится в трехстах сорока милях от берегов Чили, которому он принадлежит. Когда-то Хуан-Фернандес был местом заключения, о чем свидетельствуют

пустующие сырые и не приспособленные к жилью пещеры. Сейчас уже никто не присылает сюда заключенных.

Самый приятный день, который я провел на острове; если только не считать его самым лучшим во всем моем путешествии, был последний день. Но он приятен вовсе не потому, что был прощальным, а потому, что вместе со здешними детьми я отправился собирать дикие фрукты в дорогу. Мы нашли айву, персики и инжир, и ребята набрали полные корзинки.

Доставить детям радость — не такое уж трудное дело, а тут никто из них не слышал иного языка, кроме испанского, и каждое мое английское слово заставляло окрестные вершины звенеть от радостного детского смеха. Дети спрашивали меня название буквально всего, что находилось на этом острове. Когда мы подошли к отяжеленной плодами дикой смоковнице и я назвал ее английским наименованием, совпадающим с испанским, дети подняли восторженный крик и набрали полную корзину плодов.

Когда же я сказал детям, что коза по-английски называется «goat», а не «cabra»*, они прыснули от хохота и принялись восторженно кататься по траве, изумляясь, что неведомый пришелец называет козу совсем не так, как следовало бы.

* Cabra — коза (исп.).

Первый ребенок, родившийся на острове Хуан-Фернандес, стал теперь красивой женщиной и матерью. Мануэль Кароцца и его спутница жизни, приехавшая сюда из Бразилии, похоронили свою единственную семилетнюю девочку на здешнем крошечном кладбище. На этом небольшом, всего в половину акра величиной участке земли, расположенном среди скал из застывшей лавы, виднелись еще могильные холмики, указывавшие на места упокоения. родившихся на острове детей, а также умерших от болезней моряков, оставленных здесь различными кораблями.

Самым большим недостатком, обнаруженным мною на острове, было отсутствие школы. Конечно, здешняя школа была бы маленькой, но для человека, любящего преподавание, безмятежная жизнь на острове Хуан-Фернандес показалась бы в течение некоторого времени замечательной.

Утром 5 мая 1896 года я покинул Хуан-Фернандес, насладившись многим, а особенно посещением пещеры Робинзона Крузо. Взяв курс на север, я миновал остров Сан-Фелис до того, как «Спрей» попал в полосу пассатов, которые здесь достигают предела дальности и дуют крайне неравномерно. Но когда пассаты все же достигают этих мест, они налетают с грохотом и наверстывают упущенное. Тогда «Спрей», взяв на парусах то один, то два рифа, летел, опережая шторм на запад к Маркизским островам, которых достиг через сорок три дня.

Ни один человек на свете не в состоянии в кругосветном путешествии постоянно сидеть или стоять у руля. Я нашел гораздо лучшее времяпрепровождение: сидел и читал книги, чинил одежду, готовил разнообразные блюда и не спеша их смаковал. А когда меня одолевало одиночество, я устанавливал дружеские отношения со всем меня окружавшим, иногда сразу со всей Вселенной, а порой и с собственной малозначащей персоной. Но при всех обстоятельствах книги оставались моими лучшими друзьями. А вообще нельзя представить себе ничего более легкого и спокойного, чем путешествие при пассатных ветрах.

День за днем я шел в бакштаг и стремился поточнее отмечать свое положение на карте. Делал я это больше по интуиции, чем на основании скрупулезных расчетов. На протяжении целого месяца мое судно удерживало правильный курс, несмотря на то что я не видел в бинокль ни одного ориентира. Созвездие Южного Креста появлялось еженощно на траверзе, а солнце каждое утро вставало за кормой и вечером заходило перед носом судна. У меня не было нужды ни в каких более точных ориентирах, и когда порой после длительного плавания я сомневался в правильности расчетов, то прибегал к этим же часам, созданным великим устроителем Вселенной. И все оказывалось точным.

Порой возникали курьезные ощущения, и я просыпался от солнечного света, проникавшего в мою каюту, слышал плеск воды за обшивкой — единственной преградой между мною и морскими глубинами — и задавал себе вопрос: «Как это может быть?» Но все было в порядке, и мой «Спрей» шел заданным курсом с такой точностью, с какой не ходило ни одно судно на свете, а плеск воды за обшивкой говорил мне, что «Спрей» идет полным ходом. Я знал, что за штурвалом никто не стоит, что с экипажем дело обстоит великолепно и на судне не произойдет бунта.

Любопытные явления океанической метеорологии представляли интерес даже здесь, в полосе пассатов. Я заметил, что каждые семь дней ветер крепчал и поворачивал на несколько румбов в сторону, а именно — от направления востоко-юго-восток к юго-юго-востоку, и в то же время с юго-запада шла сильная зыбь. Это показывало, что шторм подымается антипассатами. Потом ветер менялся, ослабевал и снова дул в обычном направлении востоко-юго-восток. Такое состояние более или менее обычно для зимних пассатов в районах 12° южной широты, по которой лежал мой путь на протяжении нескольких недель.

Мы все знаем, что Солнце является творцом пассатов и вообще всех ветров на земле, но, как мне кажется, океаническая метеорология очень интересна. На пути от Хуан-Фернандеса до Маркизских островов я был свидетелем шести изменений этих

порывов морских ветров, а также влияний далеких штормов на поверхность океана. Если знать законы, управляющие ветрами, то вовсе нетрудно совершать кругосветные путешествия; в противном случае каждое вновь появившееся облако будет повергать вас в отчаяние. Правильное суждение о пассатных ветрах вполне применимо к областям переменных ветров, где всякие изменения протекают в более резкой форме.

Когда пересекаешь Тихий океан, особенно при благоприятных условиях, то на протяжении долгих дней остаешься наедине с природой и осознаешь величие океана. Медленно, но верно мое маленькое судно чертило на карте пройденный по океану путь, хотя едва касалось килем поверхности моря, по которому оно неслось полным ходом.

На сорок третий день пути, а это очень долгий срок для одиночного плавания в море, когда луна находилась на «должном расстоянии» от солнца, я достал свой секстан и принялся за вычисления. В результате троекратных проверок я определил долготу по лунным расстояниям, которая всего на пять миль расходилась со счислимой. Хотя исчисление могло и не быть абсолютно точным, оно все же было относительно правильным и показывало, что через несколько часов передо мной должен открыться берег. Так оно и случилось: вскоре я увидел очертания высокого острова Нукухива, самого южного из группы Маркизских островов: Проверив долготу, я установил, что, истинная точка лежала между двумя результатами моих расчетов. Это было просто изумительным, так как любой мореход скажет вам, что на протяжении суток всякое судно может отстать или уйти вперед миль на пять против исчисленного. А что касается вычисления долготы по лунным расстояниям, можно сказать, что каждый астроном, несмотря на всю хитроумность своего дела, будет утверждать, что ошибка в подсчете может быть на восемь миль.

Надеюсь, я дал ясно понять, что не претендую на особую хитрость моих подсчетов. Расчёт долготы я. производил более всего по интуиции. Хотя вращающийся лаг всегда был за кормой, надо учесть, что поправки на течения и сносы, не отмечаемые лагом, должны быть внесены на основании суждения, подкрепляемого опытом проделанных путешествий. Но все же, как бы ни был опытен капитан, он должен требовать, чтобы постоянно велись промеры и наблюдения.

Мой опыт мореходной астрономии на борту «Спрея» настолько уникален, что я считаю себя вправе поделиться им на этих страницах. При первоначальном подсчете «Спрей» оказался на несколько сот миль западнее, чем можно было ожидать. Я

понимал, что здесь произошла ошибка. Через час я тщательно произвел еще одно счисление, и результат почти равнялся первому. Мое уязвленное самолюбие вызвало во мне справедливые претензии к собственному хваленому опыту, и тогда я решил проверить точность таблиц, в которых я обнаружил причину расхождения. В одной из колонок, откуда я почерпнул очень важный логарифм, была опечатка, и как только она была мною обнаружена, разница стала ясной. Исправив таблицу, я продолжал путь с непоколебленной уверенностью в самом себе и в моих полуживых жестяных часах.

Результат наблюдений пощекотал мое тщеславие, так как я хорошо понимал, что путешествие на «Спрее» это не то, что быть на мостике большого корабля и вместе с двумя помощниками определять долготу по лунным расстояниям, да еще с весьма относительной точностью. Будучи одним из малоизвестных американских моряков, я гордился моими личными достижениями в этом одиноком плавании, хотя возможно, что все это было лишь случайным совпадением.

Когда в результате подсчетов все было приведено в соответствие, я поплыл по безбрежному простору, ощущая величие строения Вселенной. Я представлял себе математическую точность движения миров, настолько хорошо изученного, что астрономы уже составили таблицы положения светил не только на годы и дни вперед, но и на любое время суток. Таблицы настолько точны, что даже через пять лет после их составления ими можно пользоваться и определять поясное время для любой точки Земного шара. Вычислить местное время даже без хронометра не составляет трудности. Разница между местным и поясным временем выражается в минутах, а всем нам известно, что каждый градус равен четырем минутам. В наш век хронометров редко приходится определять время астрономическим способом, но все же эта работа очень поучительна и в области навигации нет ничего более приятного и волнующего.

ГЛАВА 12

Семьдесят два дня без захода в порты. Киты и птицы. Осмотр камбуза «Спрея». Летающая рыба на завтрак. Встреча в Апиа. Визит госпожи Роберт Льюис Стивенсон. В Вайлиме. Гостеприимство на островах Самоа. Арест за быструю езду верхом. Занимательная карусель. Учителя и ученики в колледже Папаута. Во власти нереид

Сорок три дня полного одиночества — немалый срок, но крылатое время неслось быстро, и, вместо того чтобы стать на якорь в Нукухива, я решил безостановочно продолжать путь к островам Самоа. Этот переход занял еще двадцать девять дней, и весь путь без захода в порты продолжался семьдесят два дня.

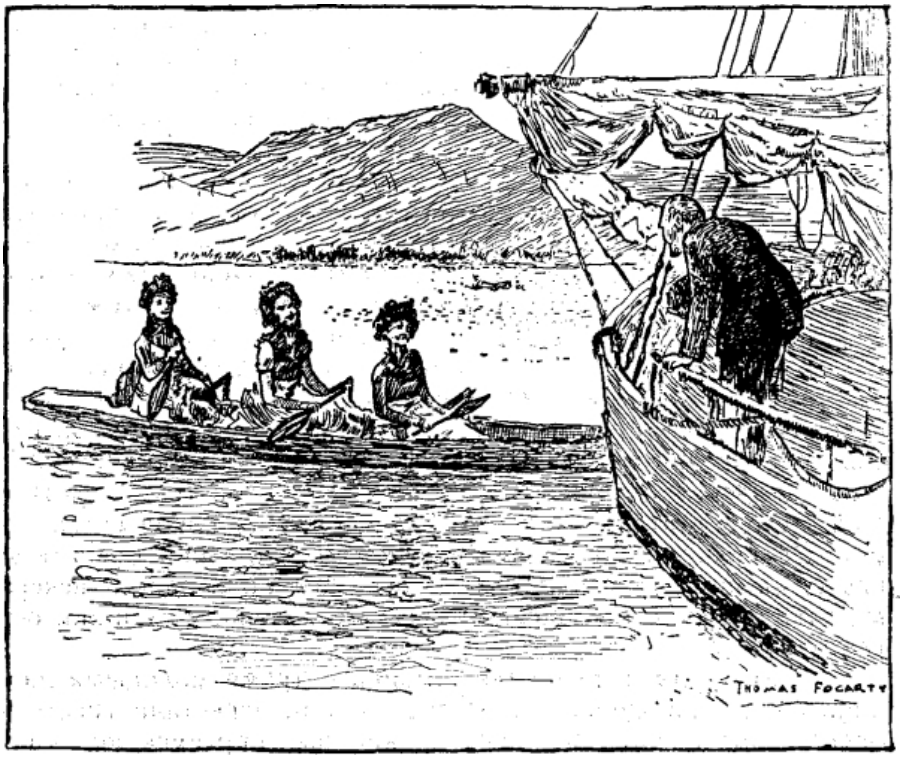
Длительное одиночество не было слишком утомительным, так как я, не ощущал недостатка во встречах. Путь к островам Самоа преграждали рифы, и они не оставляли мне свободного времени для размышлений об одиночестве. Среди немногочисленных приключений на пути от Хуан-Фернандеса до островов Самоа я должен упомянуть о том, как мне удалось избежать ночного столкновения с огромным китом, рассеянно бороздившим океан. Громкое фырканье рядом с моим судном заставило меня выскочить на палубу как раз в тот момент, когда кит ударил лопастью хвоста по воде и окатил меня с головы до ног. Чудовище чего-то испугалось и быстро повернуло на восток, а я продолжил свой путь на запад. Вскоре показался второй кит, явно сопровождавший первого, так как он плыл в том же направлении. Больше я китов не встречал, да и не стремился к этому.

Когда «Спрей» приближался к коралловым островкам, частенько появлялись голодные акулы. Я получал такое же удовольствие от стрельбы в них, как охотник на тигров. Акулы — это ведь тигры морей, и я уверен, что нет ничего более страшного

для моряка, чем встреча с голодной акулой.

Всегда было много разных птиц: иногда какая-нибудь из них садилась на мачту «Спрея» и дивилась его странным крыльям, тем более что на «Спрее» был поднят огнеземельский грот состоявший из множества сшитых кусков и напоминавший плащ библейского праведника. Судно в южных морях явление редкое, и на протяжении многодневного плавания я не встретил ни одного.

Во время этого длительного морского перехода моя пища состояла из картофеля, соленой трески и галет, которые я пек два-три раза в неделю. В избытке у меня были кофе, чай, сахар и мука. Я вез с собой большой запас картофеля, но прежде чем я достиг островов Самоа, меня постигла серьезная неудача, и я лишился этого высоко ценимого моряками продукта питания. Встретив на острове Хуан-Фернандес неистового торговца — полупортугальца-полуамериканца Мануэля Карощца, я по его вине очутился посередине океана без картофеля. Я считаю себя опытным торговым моряком, но этот уроженец Азорских островов, побывавший в Нью-Бедфорде, одним махом обдурил меня, когда предложил взамен старого, полученного мною на пароходе «Коломбиа», картофеля целый бушель более свежего. Португалец мне объяснил, что мой картофель нужен ему, чтобы «освежить семенной материал». Вскоре я обнаружил, что полученный от Кароццы картофель несъедобен и весь покрыт какими-то отталкивающими желтыми полосами. Я завязал мешок, продолжал пользоваться жалкими остатками прежнего запаса и считал, что, когда наступит голодный день, я вынужден буду съесть и новый картофель. Три недели спустя я развязал мешок, и оттуда вылетели миллионы крылатых насекомых. Весь картофель, который мне всучил Мануэль, превратился в полчища моли. Пришлось выбросить весь запас за борт. Кстати сказать, у Мануэля был собран большой урожай картофеля, и он просил меня рассказывать всем китобоям, всегда охотно покупающим овощи, что вблизи острова Хуан-Фернандес водится много китов. Увидев только однажды двух китов, я ни разу не встречал китобоев, которые охотятся значительно дальше этих мест.



Представительница прекрасного экипажа обратилась ко мне с приветствием

Происшествие не оказало существенного влияния на мой рацион, так как я был отлично обеспечен продовольствием для тихоокеанского рейса. Кроме того, каждый день я находил все новые источники снабжения. Например, путешествуя в зоне пассатов, я восполнил недостаток в свежем мясе свежей рыбой, так как летающие рыбы ночью натыкались на паруса и падали на палубу. Иногда попадались одна-две рыбы, а порой и целая дюжина, а если ночь не была лунной, то утром я собирал достаточный улов, вытаскивая рыбу. из шпигатов наветренного борта. В такие дни я забывал о мясных консервах.

В полдень 16 июля, преодолев ряд трудностей и сложностей, «Спрей» отдал якорь в Апиа — столице королевства Самоа. Покончив со швартовкой я, вместо того чтобы съехать на берег, натянул тент и просидел под ни. м до позднего вечера, прислушиваясь к мелодичным голосам мужчин и женщин островов Самоа.

Потом в гавани показалась лодка с тремя молодыми женщинами. Поравнявшись со «Спреем», они перестали грести, и представительница прекрасного экипажа, обратясь ко мне с приветствием «talofa lee!» (привет тебе, начальник), спросила:

— Шхуна пришла из Америки?

— Привет! — ответил я. — Да…

— Вы прибыли один?

— Да… — снова ответил я.

— Не верю… Были еще люди, но вы их съели… При этих словах остальные женщины рассмеялись.

— Для чегр вы так далеко плыли?…

— Чтобы услышать ваши песни… — О, talofa lee!!… — воскликнули они хором и запели.

Их голоса наполнили все окружающее музыкой, которая понеслась до пальмовых зарослей на противоположной стороне гавани.

Вскоре показалась лодка американского генерального консула, в которой сидели шестеро гребцов, певших песню ив такт ударявших веслами. Мой разговор с гребцами был гораздо удачнее, чем с предшествовавшими им девицами. Гребцы привезли мне приглашение. генерального консула Черчилля прибыть к обеду. Видно было сразу, что в консульстве на Самоа хозяйничает женская рука и что миссис Черчилль тщательно подобрала гребцов и одела их в красивую одежду. Гребцы отлично пели самоанские песни, которые и миссис Черчилль исполняла с таким же умением, как местные жительницы.

Ранним прелестным утром «Спрей» увидел у себя в гостях жену писателя Роберта Льюиса Стивенсона, которая пригласила меня посетить ее в Вайлиме на следующий же день. После стольких дней приключений я был в неописуемом восторге от знакомства с этой яркой женщиной, многолетней жизненной спутницей автора книг, восхищавших меня на протяжении всего моего плавания. Ее доброжелательные пристальные глаза сверкали, когда я рассказывал о своем путешествии. Ведь она вместе с мужем совершала на хрупких суденышках переезды с одного тихоокеанского острова на другой и многозначительно сказала мне: «У нас с мужем были совершенно одинаковые вкусы». В подтверждение своей любви к путешествиям она подарила мне четыре великолепных тома средиземноморской лоции и сделала следующую надпись на форзаце первой книги:

> «Капитану Слокаму. Эти книги читались и перечитывались моим мужем, и я уверена, что он был бы очень доволен их переходом во владение к одному из истинных мореплавателей, которых он любил больше всего на свете.»
>
> *Фенни В. де Г. Стивенсон*

Миссис Стивенсон подарила мне также большую лоцию Индийского океана, и я ощущал почтительное благоговение, словно получал их из рук Тузиталы — повествователя. Спасибо! «Спрей» будет лелеять этот дар.

Мистер Ллойд Осборн — пасынок писателя — показал мне весь дом в Вайлиме и предложил сесть за старый писательский стол, чтобы написать письма. Но я счел такой поступок неудобным и почитал для себя за честь хотя бы войти в комнату, на полу которой, по самоанскому обычаю, имел привычку сидеть знаменитый писатель.

Несколько дней спустя вместе с моими хозяевами я направлялся по главной улице Апиа к месту стоянки «Спрея». Миссис Стивенсон ехала верхом на лошади, а я шел рядом. Вплотную сзади ехали на велосипедах миссис и мистер Осборн, За поворотом дороги мы очутились посреди туземной процессии, возглавляемой примитивным оркестром. Что это была за процессия — погребальная или праздничная, мы определить не могли. Несколько дюжих мужчин несли привязанные к шестам мешки и свертки материи, сотканной из волокон «тапа». На некоторых шестах груз был более тяжелым, чем на других, но его характер нельзя было определить. Я полюбопытствовал, не несут ли жареного кабана, а может быть и что-либо более страшное?

— Я сама не понимаю, — сказала миссис Стивенсон, — свадьба это или похороны. Но что бы это ни было, мы обязаны, капитан, идти во главе процессии.

Так как «Спрей» стоял в отдалении от берега, то пришлось переправляться на моей укороченной плоскодонке, которая теперь была окрашена в приятнейший зеленый цвет. Под общей тяжестью плоскодонка погрузилась до самого планширa, и, чтобы нас не залило водой, мне пришлось грести с большой осторожностью. Это рискованное предприятие пришлось явно по вкусу миссис Стивенсон, и покуда мы плыли, она пела песню «Плыли мы в зеленой лодке…» Тут я вполне оценил ее слова о том, что у нее с супругом были общие вкусы.

Чем дальше я уплывал от центров цивилизации, тем меньше я слышал рассуждений о том, что выгодно, а что невыгодно. Когда миссис Стивенсон говорила со мной о плавании «Спрея», она ни разу не задала мне вопроса о том, какую выгоду я извлеку из экспедиции. А когда я пришел в самоанскую деревню, то местный вождь не спросил меня, сколько стоит джин или сколько я намерен уплатить за жареного кабана. Он ограничился тем, что заметил: «Доллар, доллар… Белые люди знают только доллар… Но не стоит говорить о долларе! Тапо приготовила нам ава, выпьем его и будем веселы!»

Тапо — девушка, играющая роль хозяйки деревни: в настоящий момент хозяйкой считалась Талоа — дочь местного вождя.

«Наше таро прекрасно, будем его кушать. Деревья покрыты плодами. Пусть день проходит, и не будем грустить о нем. Миллионы дней придут вслед за ушедшим днем. Плод хлебного дерева созрел на солнце, а одежда Талоа соткана из волокон «тапа». Наши дома прекрасны, но они не стоят ничего, кроме затраченного труда, и на дверях домов нет замков…»

Так течет жизнь на этих южных островах, в то время как на севере приходится вести жестокую борьбу за существование. Если здешнему островитянину нужна пища, то ему надо лишь протянуть руку за дарами природы. Если местные жители сажают бананы, то надо только следить, чтобы их выросло не слишком много. Туземцы вполне справедливо Любят свою страну и опасаются ярма белого человека, ибо, как только оно будет надето, жизнь потеряет поэтическую прелесть.

С вождем деревни Каини — высоким и полным достоинства человеком из племени тонга — можно было беседовать только через переводчика. Вполне понятно, что вождь заинтересовался причиной моего прибытия, и я вполне искренне объяснил ему, что бросил якорь на островах Самоа с целью посмотреть живущих здесь прекрасных мужчин и женщин. После длительной паузы вождь ответил:

— Капитану пришлось проделать очень большой путь, чтобы увидеть столь малое. Впрочем, пусть тапо сядет ближе к капитану.

— Иёк… — сказала Талоа, что, по ее разумению, должно было означать английское слово «yes» (да), и чуть-чуть приблизилась ко мне, в то время как все остальные уселись на циновки в круг. Я не столько был поражен красноречием деревенского вождя, сколько простотой его суждений. В нем не было следа напыщенности, и его скорее можно было принять за великого ученого или государственного деятеля, пожалуй, самого скромного из всех, кого я встречал на протяжении моей экспедиции.

Что касается Талоа, исполнявшей роль королевы майского праздника, да и остальных девушек тапо, то всегда следует заранее изучить манеры и обычаи здешнего гостеприимного народа и не принимать всерьез некоторую свободу обращения, которую здесь принято проявлять по отношению к прибывшему гостю. В моих путешествиях по здешним островам мне сопутствовало счастье, и я ни разу не нарушил туземный кодекс добродетели.

Необычный этикет, принятый на островах Самоа, несколько утомителен. Например, когда пьют общепринятый здесь напиток, называемый ава, нужно выплеснуть часть содержимого через плечо и произнести: «Пусть боги выпьют!», а потом уже пить самому. Опустевшую посуду — как правило, скорлупу кокосового ореха — не надо почтительно ставить на место, а швырнуть волчком по циновкам, в направлении сидящих девушек.

В моей грубой ошибке, совершенной во время пребывания на здешних островах, была виновата лошадь, на которой я ехал верхом. Ей очень пришлась по душе отличная дорога через деревню, и она пошла шибкой рысью. Тут я встретился с градом окриков заместителя деревенского вождя, который очень сердитым голосом приказал мне остановиться. Сообразив, что допустил какую-то ошибку, я знаками стал приносить извинения, хотя толком не знал, кому и в чем я нанес оскорбление. Вскоре подоспел мой переводчик, и после длительных переговоров была внесена ясность. Если вольно изложить речь заместителя вождя, то это сведется к следующему: «Эй, вы, скачущие на неистовых конях! Разве вы не знаете, что скакать через деревни наших отцов значит нарушать закон?»

Я принес всяческие извинения и выразил готовность слезть с коня, чтобы, подобно собственному слуге, вести лошадь за уздцы. Тут мой переводчик сказал, что это также грубая ошибка, и я снова должен был приносить извинения. Тогда мне было заявлено, что мне надлежит явиться к вождю деревни, но мой переводчик, отлично знавший все здешние хитрости, заявил, что я тоже вождь и не подобает меня задерживать при выполнении важной миссии. Со своей стороны я мог на это только сказать, что я иностранец, но признаю свою вину, и поэтому заслуживаю того, чтобы быть зажаренным живьем и съеденным, но местный вождь ограничился широкой улыбкой, показав отличный ряд здоровых зубов. В конце концов все обошлось хорошо, и местный вождь разрешил мне следовать дальше.

Вождь племени тонга и его семейство из деревни Каини нанесли мне ответный визит и принесли в дар фрукты и материю из волокон коры «тапа». Талоа подарила мне бутыль кокосового масла для втирания в волосы, что, учитывая мою лысину, было уже бесполезным.

На «Спрее» я не имел возможности достойно ответить на, роскошный прием, устроенный вождем. В меню его банкета входило все, что произрастало или жило на здешней земле: фрукты, курятина, рыба, мясо и даже зажаренная целиком свинья. На «Спрее» я предложил гостям имевшуюся у меня в достаточном количестве говяжью и свиную солонину, а вечером пригласил

присутствующих покататься на устроенной в городе карусели, которую мои гости называли «ки-ки», то есть театр. Руководствуясь правилами гостеприимства, мои спутники стали отрывать хвосты у карусельных лошадей-качалок, что привело в неистовство владельцев карусели — моих двух ражих соотечественников, не постеснявшихся высадить гостей после первого катания. Я восхищался выдержкой моих друзей из племени тонга, тем более что милейший вождь носил с собой увесистую дубину.

Что касается «театра», то благодаря алчности владельцев он не завоевал популярности, а представители трех великих держав, стремясь к законодательной активности, на которую они имели здесь право, повели решительную политику, обложив стоимость катания двадцатипятипроцентным налогом. Это рассматривалось как важная реформа.

Посетители «Спрея» появлялись всегда одинаково: они подплывали к носу судна, ухватывались за снасти и легко взбирались на палубу. Отправляясь обратно, они спрыгивали с кормы и уплывали. Все было чудесно в своей простоте. Местные жители не носят иной одежды, кроме купальных трусов, называемых лава-лава, сделанных из волокон «тапа». Никакого беспокойства своим посещением туземцы не причиняли, и в солнечной стране Самоа их появление и исчезновение стало привычной, каждодневной сценой.

Однажды гостями «Спрея» были преподаватели Папаут-ского колледжа мисс Шульц и мисс Мур вместе со своими 97 ученицами. Явились они одетые во все белое и украшенные розами. Само собой понятно, что приплыли они на, лодках или каноэ, соблюдая этикет северных стран. Трудно было бы найти более счастливую компанию девиц. Появившись на палубе, они по требованию одной из преподавательниц хором спели ранее мне не известную песню «Wacht am Rhein»*.

* Стража на Рейне» — шовинистическая немецкая песня.

— А теперь, — сказали они дружно, — поднимайте якорь и отправляйтесь в путь…

Но у меня не было ни малейшего желания так скоро покидать острова Самоа.

Когда визит был закончен, все уселись в лодки и принялись грести — кто веслом, а кто и пальмовой ветвью. Думаю, что любая из этих девиц охотно бросилась бы в воду и поплыла, но этому мешали праздничные муслиновые платья.

В Апиа часто можно было видеть молодых женщин, плывших рядом с каноэ, в котором сидел пассажир, направлявшийся с визитом на «Спрей». Когда мистер Труд — воспитанник Итона —

был таким образом привезен ко мне в гости, он воскликнул: «Вряд ли сам король удостаивался подобной почести!». В подтверждение своих восторгов он наградил пловчиху несколькими серебряными монетами, что вызвало взрыв восторженных воплей туземцев, стоявших на берегу. Даже мое собственное каноэ, представлявшее собой маленький, выдолбленный из дерева челнок, было однажды подхвачено группой лихих купальщиц, и, прежде чем я успел перевести дух, они начали кружить мой челнок вокруг «Спрея». Так как пловчих было шестеро и они уцепились по трое с каждого борта, я был бессилен что-нибудь сделать, чтобы себе помочь. Насколько я помню, одной из шести нереид была молодая англичанка, которая увлекалась этим спортом больше всех остальных.

ГЛАВА 13

Королевская семья на островах Самоа. Король Малйе-тоа. Прощайте, друзья из Вайлимы. На юг от островов Фиджи. Прибытие в Ньюкасл, Австралия. Яхты. Сиднея. Купание на «Спрее». Коммодор Фой дарит «Спрею» новое парусное вооружение. Вперед, к Мельбурну! Акула, приносящая доход. Изменение курса. «Кровавый дождь». В Тасмании

В Апиа я имел удовольствие познакомиться с мистером Юнгом — отцом покойной королевы Маргарет, царствовавшей в Мануа с 1891 по 1895 год. Дедушка королевы был — английским моряком, женившимся на принцессе. В настоящее время мистер Юнг — единственный представитель угасшего рода, так как всего лишь несколько месяцев назад двое его детей бесследно исчезли в море вместе с торговым судном. Мистер Юнг — джентльмен христианского толка, а его дочь Маргарет была наделена всеми достоинствами истинной леди. С большой горечью я прочитал в газетах сенсационные описания ее жизни и смерти, хотя и написанные в благожелательном тоне, но менее всего основанные на фактах. Что касается заголовка этих описаний, гласившего: «Королева Маргарет мертва…», то в 1898 году он вряд ли был новостью, так как королева умерла за три года до этого.

Продолжая водить дружбу с членами королевской семьи, я нанес визит самому королю, теперь уже покойному Малиетоа. Король был великим правителем и, как он сам мне рассказывал, получал за свою деятельность не менее сорока пяти долларов в месяц. Впоследствии его заработок увеличился, и он стал жить роскошно.

Пока мой переводчик и я входили во дворец через главный вход, королевский брат — здешний вице-король — обежал кругом через участок, где росло таро, и вошел во дворец с черного хода. Он уселся, съежившись, возле дверей, пока я рассказывал королю

о себе.

Некий мистер В. из Нью-Йорка, крайне заинтересованный в миссионерской деятельности, просил меня перед моим отплытием передать привет королю «Каннибалловых островов», видимо, предполагая какие-то здешние острова. Славный король Малиетоа, подданные которого за последнее столетие не съели ни одного миссионера, выслушал переданный через меня привет с таким удовольствием, словно ему особенно льстило получить послание от одного из издателей журнала «Миссионерское обозрение». В ответ король просил меня засвидетельствовать мистеру В. его лучшие чувства. Затем его величество извинился и удалился, а я продолжил беседу с его прекрасной дочерью Фааму-Сами, что в переводе означает «воспламеняющая море», пока король не вернулся, одетый в парадную форму германского верховного главнокомандующего — чуть ли не самого кайзера Вильгельма. Я пожалел, что заблаговременно не послал свои верительные грамоты, чтобы король мог сразу же меня принять при всех регалиях. Несколько дней спустя я зашел попрощаться с Фааму-Сами и в последний раз увидел короля Малиетоа.

Из приятных воспоминаний о чудесном Апиа я должен упомянуть о небольшой школе и читальне, расположенных позади кафе Лондонского миссионерского общества, где миссис Белл обучала английскому языку сотню туземных мальчиков и девочек. Более приятных детей я нигде и никогда не встречал

Когда я однажды посетил школу, миссис Белл сказала:

«Дети, покажем капитану, что мы тоже кое-что знаем о мысе Горн, где он недавно побывал вместе со «Спреем».

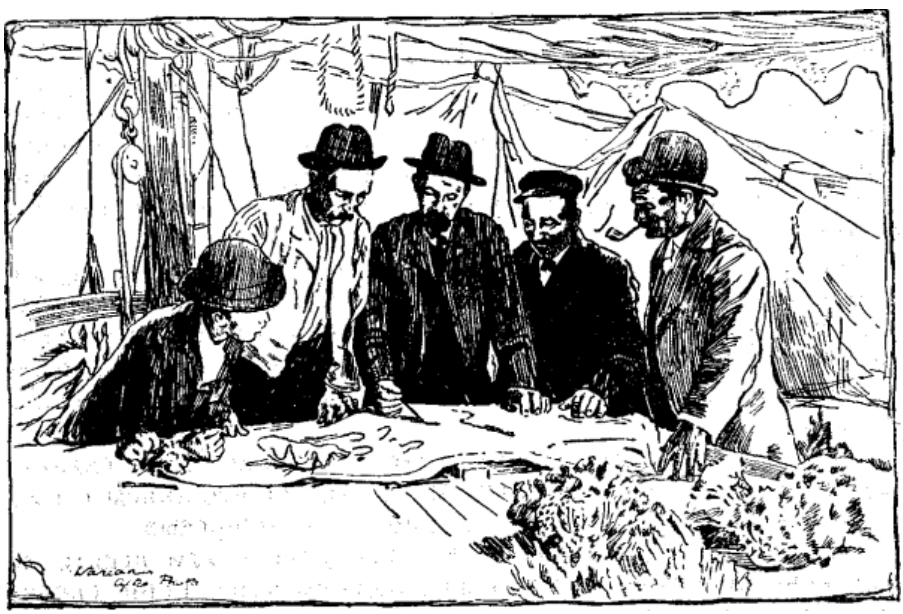
Тогда вперед выступил мальчуган девяти или десяти лет и отлично прочитал отрывок из описания мыса Горн, сделанного Базилем Холлом. Через некоторое время я получил от мальчика четко переписанный текст.

Нанося прощальный визит моим друзьям в Вайлиме, я встретил миссис Стивенсон и совершил вместе с ней прогулку по усадьбе. Повсюду рабочие расчищали участки, и миссис Стивенсон дала распоряжение одному из них срубить для «Спрея» несколько бамбуковых шестов с участка, который она сама насадила четыре года назад и где бамбук достигал шестидесяти футов в высоту. Я использовал этот бамбук для запасных рангоутных деревьев, а из комля одного побега сделал утлегарь, служивший мне в заключительной части моего плавания.

Теперь мне оставалось только распить вместе со всеми прощальное ава и отправиться в море. Церемония распития ава, столь распространенного на островах Самоа, проходила по всем туземным правилам. Когда напиток был приготовлен, протрубили

в большую морскую раковину, а все присутствующие захлопали в ладоши. Так как торжество было в честь отплытия «Спрея», то мне надлежало первому, как того требуют обычаи страны, выплеснуть часть напитка через плечо, но я забыл, как надо сказать на самоанском языке «пусть боги пьют», и произнес несколько русских слов, после чего мистер Осборн заявил, что я природный самоанец. Затем я пожелал моим добрым самоанским друзьям «talofa», а они пожелали «Спрею» счастливого плавания.

20 августа 1896 года «Спрей» вышел из гавани и поплыл своим курсом. Когда острова Самоа остались позади, меня охватило печальное ощущение одиночества, и, чтобы излечиться от него, я пошел под всеми парусами вперед, к берегам чудесной и уже знакомой мне Австралии. Но много-много дней я продолжал грезить об оставленной мною Вайлиме.



В Сент-Килде меня посетило множество гостей

Едва «Спрей» вышел из района островов Самоа, как сильный пассат заставил меня убавить паруса. В первый день плавания мы продвинулись на сто восемьдесят четыре мили, из которых сорок миль я отношу за счет попутного течения. Из-за волнения на море я прошел севернее острова Хорн, а также севернее островов Фиджи, которые по первоначальному замыслу намеревался обойти с юга, а потом пошел вдоль западного побережья архипелага. Отсюда я взял курс прямо на Новый Южный Уэльс, пройдя южнее Новой Каледонии, и, проплавав среди штормов и ураганов сорок два дня, прибыл в Ньюкасл.

Жестокий ураган, встреченный мною вблизи Новой Каледонии, потопил шедший несколько южнее американский клипер «Патришн». Этот же ураган, который я вовсе не считал исключительно сильным, унес в сторону французский почтовый пароход, шедший из Новой Каледонии в Сидней. Когда пароход все же добрался до Сиднея, его пассажиры сообщили, что попали в сильнейшую бурю, и говорили моим друзьям: «О боже! Мы не представляем себе, что сталось со «Спреем», который мы видели в самой гуще шторма…» Но «Спрей» с полном порядке плыл, как уточка, под гротом, взятым на гитовы. Даже палуба на «Спрее» была сухой, в то время как пассажиры на пароходе, как мне потом рассказывали, стояли по колено в воде в залитом салоне.

По прибытии в Сидней пассажиры подарили капитану парохода кошелек с золотыми монетами за его искусство кораблевождения и благополучную доставку людей в порт. А капитан «Спрея» не получил ничего, хотя в разгаре шторма шел вдоль берега в районе Сил-Рокс, где совсем недавно погиб вместе с пассажирами пароход «Кетертон». -Несколько часов кряду я был вынужден двигаться, лавируя взад и вперед вблизи этих скал, пока не обошел их с наветренной стороны.

К Ньюкаслу я подошел против ветра в разгар сезона штормов. У входа в гавань меня встретил правительственный лоцман капитан Камминг и, взяв на буксир, ввел «Спрей» в порт, где он был поставлен в безопасном месте. Здесь меня посетило множество гостей, причем одним из первых был американский консул Браун. «Спрей» был освобожден от портовых сборов, и после нескольких дней отдыха буксир, ведомый лоцманом, вывел «Спрей» в открытое море, где он взял курс на Сидней, куда и прибыл на следующий день, 10 октября 1896 года.

Ночь я провел в спокойной бухте вблизи Менли, где сиднейский портовый полицейский катер указал мне место стоянки. Прибывшие полисмены принялись подозрительно изучать какую-то найденную у меня старую книгу. Бдительность полиции Нового Южного Уэльса поистине изумительна и широко известна во всем мире. Видимо, у полиции был хитроумный план получить какую-то ценную информацию, потому они и поторопились меня встретить. Кое-кто говорил, что меня собирались арестовать, — что же, это их дело.

Наступало лето, и сиднейская гавань была переполнена яхтами. Многие из них подходили посмотреть закаленного в бурях и невзгодах «Спрея». На протяжении нескольких недель «Спрей» неоднократно менял место стоянки в этом огромном порту, и повсюду его навещали разные приятные люди, а чаще всего офицеры с английского военного корабля «Орландо»,

приезжавшие со, своими знакомыми. Однажды прибыл командир корабля мистер Фишер в обществе нескольких молодых дам из города и офицеров своего экипажа. Они появились во время сильнейшего дождя, какого я не видел нигде, даже в Австралии. Каким бы сильным ни был этот дождь, он не мог охладить пылкого настроения моих гостей. Тут как на грех появился юный джентльмен из знаменитого яхт-клуба, одетый в парадную форму, на которой было столько медных пуговиц, что они могли свободно потянуть человека ко дну. Желая выбраться на сухое место, джентльмен прыгнул не туда, куда нужно, и сразу нырнул в открытую бочку, поставленную для сбора дождевой воды. Будучи маленького роста, молодой яхтсмен весь исчез в бочке и чуть было не утонул. Насколько я помню, это был единственный смертельно опасный случай на борту «Спрея» за все время плавания, Молодой человек, совершивший удивительную ошибку, прибыл на «Спрей», чтобы засвидетельствовать свое почтение. По решению клуба, к которому он принадлежал, «Спрей» не мог быть официально признан спортивной яхтой, так как я не привез формальных документов от американских яхт-клубов. Это усугубилось тем, что я оказался в еще более неловком положении, поскольку получилось, что, не занимаясь ловлей яхтсменов, как будто попытался упрятать одного яхтсмена в бочку.

Типичной сиднейской парусной яхтой является удобное для управления одномачтовое судно большой ширины и с огромной площадью парусов. Однако опрокидываются они не часто, так как яхтсмены управляют парусами так же умело, как это делали на своих судах викинги. В Сиднее я видел всякие яхты — от нарядных паровых катеров и парусных тендеров до маленьких шлюпок и каноэ, скользивших по заливу. В Австралии у каждого есть лодка, и если иной паренек не имеет средств ее купить, то строит сам, причем, как правило, не имеет оснований краснеть за свою работу.

Во время стоянки в Сиднее «Спрей» сбросил свой покрытый заплатами огнеземельский грот, поднял новый парус, полученный в дар от коммодора Фоя, и даже стал флагманом, когда моряки сиднейской гавани проводили ежегодную регату.

Яхтсмены «признали» мой «Спрей» и решили, что он представляет свой собственный яхт-клуб. Его достижения были отмечены самыми изощренными австралийскими выражениями признания.

Быстро пролетели дни стоянки в Австралии, и 6 декабря 1896 года «Спрей» вышел из Сиднея. Я намеревался обогнуть мыс Лиувин и идти прямиком к острову Маврикий, лежавшему на

пути домой. Поэтому я пошел вдоль берегов Бас-сова пролива.

Об этой части путешествия многого не расскажешь, за исключением того, что ветры были переменными, иногда налетали шквалы, а море было бурным. Только 12 декабря день был исключительно хорошим, а отличный береговой ветер дул в северо-восточном направлении. Ранним утром «Спрей» миновал залив Туфольд, а несколько позже — мыс Бандооро, идя все время спокойным морем вблизи берега. С берегового маяка салютовали флагом, а ребята на балконах домиков махали «Спрею» платками, и хотя берега были малолюдными, это все же было приятным зрелищем. Я видел гирлянды вечнозеленых растений, развешанные по случаю наступающего рождественского праздника. Просигналив жителям пожелание счастливо провести праздники, я понял, что они хотели для меня того же самого.

От мыса Бандооро я направился мимо Клифф-Айленд в Бассов пролив и, покуда «Спрей» огибал остров, обменялся сигналами со смотрителем маяка. В этот день ветер завывал вовсю, а волны бились о скалы.

Несколько дней спустя, 17 декабря, «Спрей» в поисках убежища вплотную подошел к полуострову Уильсонс-Промонтори.

Смотритель здешнего маяка мистер Кларк прибыл на борт «Спрея» и указал мне путь в бухту Ватерлоо, находившуюся в трех милях с подветренной стороны. Я сразу спустился по ветру и обнаружил прекрасную якорную стоянку в песчаной бухте, защищенной от западных и северных ветров. Здесь я застал рыболовное двухмачтовое судно «Секрет» и паровой паром «Мэри», переоборудованный в китобойное судно.,

Капитан «Мэри» был гениальным человеком и притом' истинным австралийцем. Экипаж судна был им набран из рабочих лесопилки, сроду не видавших живого кита, но как австралийцы они были прирожденными моряками, а к тому же капитан их заверил, что убить кита так же просто, как застрелить кролика. Они в это поверили, и все. было в полном порядке. На их счастье, первый встреченный ими кит оказался дохлым, и капитан «Мэри» мистер Юнг одним ударом гарпуна «разделался» с чудовищем. Взяв кита на буксир, они отвели его в Сидней, где выставили для всеобщего обозрения. С того момента ничто, кроме китов, не могло заинтересовать храбрый экипаж «Мэри», и теперь Команда сосредоточила все усилия на сборе топлива, чтобы иметь возможность отправиться в рейс подальше от берегов Тасмании. Каждый раз, когда произносилось слово «кит», глаза матросов загорались ярким огоньком.

Три дня мы провели вместе в тихой бухте, прислушиваясь к

свирепствовавшему вдали ветру. Капитан Юнг и я осмотрели берег, посетили брошенные горные разработки и даже занялись золотоискательством. Когда ветер уменьшился и неожиданно началась полоса хорошей погоды, «Спрей» вышел в Мельбурн-Хэдс и 22 декабря при помощи парового буксира «Рейсер» вошел в порт.

Рождественский праздник я провел в устье реки Ярро, откуда поспешно переместился в Сент-Килда, где и простоял целый месяц.

На протяжении всего плавания «Спрей» нигде, за исключением Пернамбуко, не платил портовых сборов. Этого не было и в Австралии, пока я не сунул нос в мельбурнскую таможню, где «Спрея» обложили корабельным сбором из расчета полшиллинга за тонну. Таможенный чиновник высчитал, что я должен уплатить шесть с половиной шиллингов за тринадцать регистровых тонн, и не счел нужным сделать скидку, хотя полная вместимость «Спрея» была 12,7 регистровых тонн. Понесенный убыток я возместил тем, что стал брать с каждого посетителя «Спрея» полшиллинга, а когда дела пошли недостаточно бойко, то поймал и выставил для обозрения за те же полшиллинга акулу. Выставленная акула была двенадцати футов и шести дюймов в длину и имела в брюхе потомство в количестве двадцати шести акулят, каждый длиной около двух футов. Брюхо акулы было распорото ножом, а потомство помещено в наполненную водой лодку, где акулята прожили целый день. Не прошло и часа с момента, как я выставил акулу, а я уже выручил гораздо большую сумму, чем мне понадобилось для уплаты корабельного сбора: Затем я нанял замечательного ирландца Тома Хоуарда, знавшего все о морских 'и даже сухопутных акулах и свободно отвечавшего на любые вопросы посетителей. Увидев, что мои ответы не удовлетворяют приходящую публику, я передоверил все дело моему ирландцу.

Однажды, возвращаясь из банка, куда отнес свою выручку, я увидел Хоуарда, рассказывавшего возбужденной толпе невероятные истории о привычках акул. Это было отличное зрелище, и появление толпы, желавшей поглазеть на акулу, вполне соответствовало моим материальным интересам, но чрезмерно разыгравшийся энтузиазм Хоуарда привел к тому, что я вынужден был дать ему отставку. Выручка от обозревания акулы и суммы, полученные от продажи жира, подобранного в МагелЛановом проливе (остаток его я продал на островах Самоа немецкому мыловару), образовали довольно порядочный капитал.

24 января 1897 года «Спрей» снова вышел за буксиром «Рейсер» и покинул бухту Хобсона, отлично проведя время в

Мельбурне и Сент-Килда. Пребывание в этих краях несколько затянулось из-за казавшихся нескончаемыми юго-западных ветров. В летние месяцы, которыми здесь считаются декабрь, январь; февраль, а иногда и март, превалируют восточные ветры, дующие вдоль Бассова пролива и вокруг мыса Лиувин. На этот раз из-за большого количества льдов, дрейфовавших из Антарктики, все вышло наоборот, и погода была настолько плохой, что я не счел возможным продолжить плавание по ранее намеченному маршруту. По этой причине, вместо того чтобы огибать холодный и бурный район мыса Лиувин, я решил провести время с гораздо большей пользой в. Тасмании, дождаться попутных ветров, дующих сквозь Торресов пролив, и пройти мимо Большого Барьерного Рифа. Избрав это направление, я мог воспользоваться довольно устойчивыми антициклонами, а пока что решил посетить берега Тасмании, вокруг которых я плавал много лет назад.

Стоит упомянуть, что во время пребывания в Мельбурне я был свидетелем редкого в этих краях явления, называемого тогда «кровавым дождем». Эта «кровь» всего лишь мельчайшая пыль кирпичного цвета, поднятая в районах пустыни. Штормовой дождь подхватывает эту пыль и превращает в илистую грязь. Ее так много, что с натянутого на «Спрей» тента я собрал полное ведро. Когда ветер усилился, мне пришлось убрать паруса, которые покрылись бы снизу доверху густой грязью.

Известные людям науки пыльные штормы бывают у берегов Африки и образуют характерный след за идущим кораблем, как это было и со «Спреем» в начальной стадии моего путешествия. У моряков такие штормы не вызывают страха, но наши легковерные сухопутные братья поднимают при первых же падающих каплях невероятный крик о «кровавом дожде».

Трудно пришлось «Спрею», когда в свое время он входил в порт Филлип-Хэдс, но еще труднее было. покинуть это дикое место. Правда, на — этот раз имелось большое пространство для маневрирования, и, идя под парусами, «Спрей» быстро вырвался вперед и очутился в полосе хорошей погоды. Весь переход до Тасмании занял несколько часов при сильном и благоприятном ветре.

Акулу, пойманную в Сент-Килда, я набил сеном и позднее предоставил в распоряжение профессора Портера — хранителя музея Виктории в Лонсестоне, расположенного в устье реки Теймар. Здесь долго можно было обозревать акулу из Сент-Килда. Но когда иллюстрированные журналы достигли Сент-Килда, местные жители были вне себя от ярости и побросали в огонь все журналы и газеты, упоминавшие об этой акуле. Дело в том, что

Сент-Килда является морским курортом, и не могло быть речи о том, что там водятся акулы!

«Спрей» встал у берега возле маленькой пристани Лонсестона, куда он добрался, пользуясь необычайно сильным приливом, поднявшим уровень воды в реке. Здесь после спада воды он очутился на мелководье и простоял до момента отплытия, когда мне пришлось подкопать грунт под его килем. В этом уютном местечке я поручил троим ребятам смотреть за «Спреем», а сам разгуливал по холмам или давал отдых своим костям на покрытых мохом скалах и в заросших папоротником ущельях, набираясь сил для дальнейшего путешествия. Уход за моим судном был отличным, и каждый раз по возвращении я обнаруживал чисто вымытую палубу. Маленькая девочка из дома, стоявшего напротив, всегда находилась у трапа и обслуживала посетителей. Двое других ребят — брат и сестренка — продавали имевшиеся на «Спрее» морские сувениры и вырученные средства «зачисляли насчет судна». Эти дети были чудесным и приветливым экипажем, а посетители приходили издалека, чтобы послушать ребячьи рассказы и поглазеть на чудовище, которое «убил сам капитан». А мне оставалось только быть героем и держаться поодаль: это вполне меня устраивало, так как давало возможность безмятежно проводить время в лесах и на берегах ручьев.

ГЛАВА 14

Привет от неизвестной леди. Плавание у берегов Тасмании. Капитан читает первую лекцию о своей, экспедиции. Обилие продуктов. Осмотр „Спрея" в Девонпорте. Снова в Сиднее. К северу от Торресова пролива. Авария, у любителей. морских путешествий. Друзья на австралийском побережье. Опасности Кораллового моря

1 февраля 1897 года, вернувшись на борт «Спрея», я застал сочувственное письмо, которое гласило: «Некая леди посылает мистеру Слокаму прилагаемый пятифунтовый банкнот за то, что он храбро пересек на маленькой лодочке огромные моря, находясь в полном одиночестве и лишенный человеческого сочувствия в минуты опасности. Желаю всяческих успехов».

До сегодняшнего дня я не знаю, кто написал мне это письмо и кому я обязан за щедрый дар. Я не мог отказаться от столь искренне предложенного подарка, но обещал самому себе вернуть его с лихвой при первой возможности, что я и сделал прежде, чем расстался с Австралией.

Наступило время, когда в течение длительного периода на севере Австралии нельзя было рассчитывать на благоприятную погоду, а потому я отплыл в другие порты Тасмании, где круглый год стоит хорошая погода. Первый порт, куда я направился, был Бьюти-Пойнт, поблизости которого находятся Биконсфилд и большие золотые прииски Тасмании, которые я посетил. На приисках я увидел, как из шахт поднимают огромные, скучные на вид серые глыбы, которые потом сотни молотов дробят в порошок. Мне сказали, что это руда, содержащая золото, и я поверил на слово.

Бьюти-Пойнт запечатлелся в моей памяти своим тенистым лесом и дорогой, идущей среди эвкалиптовых деревьев. Во время моей стоянки сюда прибыл со своей семьей губернатор Нового

Южного Уэльса лорд Хемпден, совершавший на паровой яхте туристическую поездку. Стоявший на якорях невдалеке от пирса «Спрей» поднял флаг, и надо думать, что в этих водах никогда не плавало столь крошечное судно под звездно-полосатым флагом. Спутники губернатора были в курсе экспедиции «Спрея» и знали, почему он находился здесь. Когда я услышал слова губернатора «Представьте меня капитану» или, возможно, «Представьте мне капитана», то сразу почувствовал, что нахожусь в обществе истинного джентльмена и друга, крайне интересующегося моим плаванием. И если среди лиц, сопровождавших губернатора, был кто-либо более его заинтересован плаванием «Спрея», то это была губернаторская дочь Маргарет. При расставании с лордом и леди Хемпден мы условились на борту «Спрея» встретиться на Парижской выставке 1900 года. При этом мой собеседник сказал: «Если мы только будем живы». Со своей стороны я добавил: «Опасности мореплавания в расчет не принимаются».

Из Бьюти-Пойнт «Спрей» перекочевал в Джорджтаун, расположенный возле устья реки Теймар, Это маленькое поселение возникло на том месте, где, насколько я знаю, впервые на Тасмании высадились белые люди. Однако с тех пор Джорджтаун не вырос больше деревушки.

Найдя здесь людей, интересующихся приключениями, я решил впервые поделиться своими впечатлениями со слушателями, собравшимися в маленьком доме, стоявшем у проселочной дороги. От соседей сюда перетащили пианино, и моей лекции предшествовали музыкальные излияния, а также песня «Томми Аткинс», исполненная бродячим комедиантом. Публика явилась издалека, и общий сбор составил около трех фунтов стерлингов. Владелица дома — милейшая шотландская леди — отказалась взять плату за помещение, а потому моя лекция увенчалась всесторонним успехом.

Из этого маленького местечка я отплыл в Девонпорт, находившийся всего лишь в нескольких часах плавания вдоль берега, к западу от моей прежней стоянки. Девонпорт расположен на реке Мерси и быстро становится наиболее значительным портом Тасмании. Заходящие сюда большие пароходы увозят огромное количество сельскохозяйственной продукции.

Что касается «Спрея», то он был первым судном под американским флагом, посетившим эти места, о чем мне сообщил начальник портовой полиции капитан Мэррей. В знак признания заслуг «Спрея» ему было оказано множество любезностей, и он спокойно стоял на якорях, закрытый от носа до кормы большим тентом.

По прибытии и при отплытии «Спрея» со здания магистрата

салютовали флагом, а милейшая миссис Айкенхед снабдила меня запасом варенья и джема, приготовленных из фруктов, растущих в ее чудесном саду. Запас был настолько велик, что его с избытком хватило на обратный путь до самого дома. Миссис Вуд, жившая несколько ближе к порту, снабдила меня несколькими бутылями малиновой настойки. Более чем когда-либо я чувствовал себя в стране щедрых людей. Миссис Пауэлл прислала мне пряную приправу, приготовленную так, как «мы ее готовили в Индии». Рыбы и дичи у меня было вдосталь, отовсюду слышался гомон птицы, а из Пардо мне прислали сыр невероятного размера, и после всего люди продолжали меня спрашивать: «Как вы живете? Чем вы питаетесь?»

Я много думал о красоте окружавшего меня пейзажа, об исчезающих зарослях папоротниковых растений, о поросших купами деревьев склонах гор и был очень рад встрече с человеком, который пытался в рисунке сохранить красоту природы своей страны. Этот человек подарил мне много репродукций своей коллекции картин и даже несколько оригиналов, чтобы я мог показать их моим друзьям.

Другой джентльмен просил меня при каждом случае и в любом месте упоминать о достоинствах Тасмании. Этого человека — члена местного законодательного собрания — звали доктор Мак-Колл, и он дал мне ряд полезных указаний, как надо читать лекции. За лекторское дело я принялся с предчувствием неминуемого провала и могу сказать откровенно, что только любезность симпатизирующих мне слушателей позволила мне справиться с ораторскими недостатками. Вскоре после лекции меня посетил любезный доктор Мак-Колл и сказал несколько одобрительных слов.

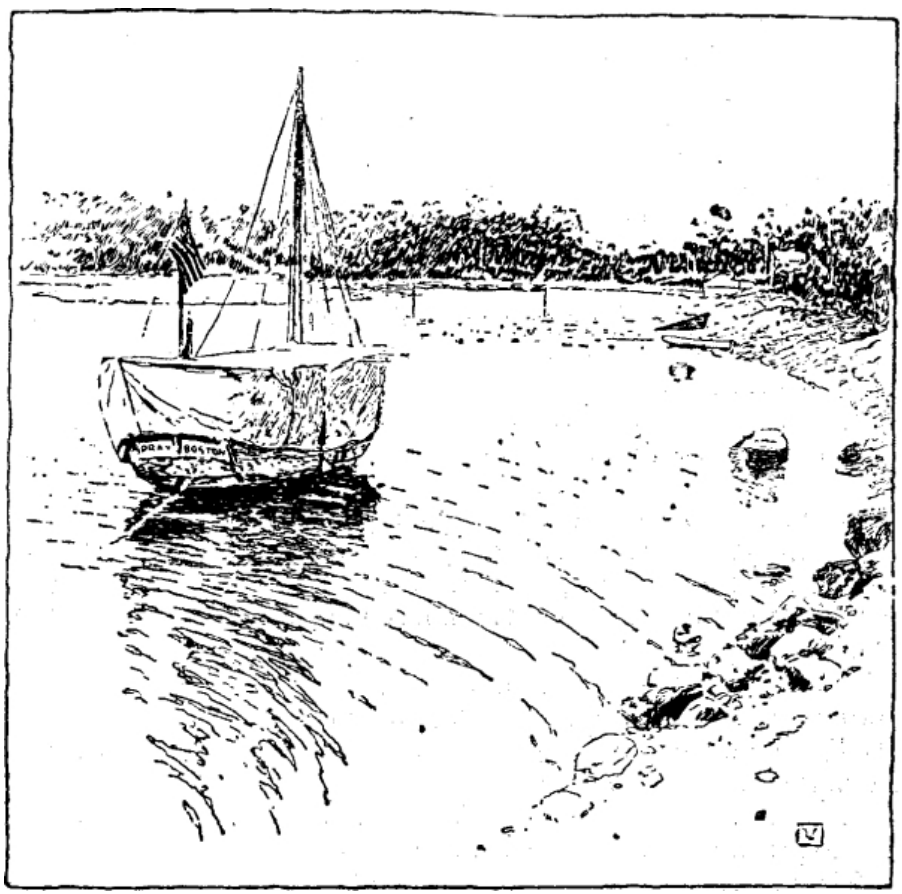
— Сильное волнение, — сказал он, — указывает на наличие мозгов. Чем лучше развиты мозги у лектора, тем труднее ему преодолеть волнение. Со временем вы от этого ощущения избавитесь…

К своей чести, должен отметить, что до настоящего дня я не полностью избавился от ощущения волнения.

В Девонпорте «Спрея» вытащили на слип и тщательно обследовали сверху донизу. Осмотр показал, что судно в отличном состоянии. Не было обнаружено ни малейшего признака появления разрушительного морского древоточца. Чтобы обезопасить «Спрей» от этого вредного существа, его дно было еще не раз покрыто слоем медной краски, так как мне предстояло плыть через Коралловое и Арафурское моря, где ремонтироваться было негде. Ремонт судна был сделан насколько. возможно тщательно, чтобы предотвратить малейшую

угрозу. С великим сожалением я думал о предстоящей разлуке со страной, где встретил столько приятных людей. И если в моем плавании был момент, когда я соглашался прекратить экспедицию, то это было только здесь и именно теперь. Но так как мне никто не мог указать вакансии на лучший пост, чем я сейчас занимал, то 16 апреля 1897 года я поднял якорь и отправился в дальнейший путь.

Миновало лето, и с юга надвигалась зима с благоприятными для путешествия к северу ветрами. Предвестник зимнего ветра помог «Спрею» обогнуть мыс Хау, пройти на следующий день мыс Бандооро и продолжить плавание к северу. Это был отличный переход, и он предвещал хорошее начало пути домой из одного полушария в другое. Мои прежние доброжелатели, которых я видел на рождественских праздниках возле мыса Бандооро, снова приветствовали меня сигналами. На этот раз море было очень спокойным, и я шел совсем близко от берега.



В Девонпорте «Спрей» спокойно стоял на якорях, закрытый

большим тентом

Погода оставалась неизменно прекрасной, и голубое небо сияло надо мной на протяжении всего перехода до порта Джексон (Сидней), куда «Спрей» пришел 22 апреля 1897 года и отдал якорь на восьмисаженной глубине в бухте Уотсона, возле самого мыса. Вся гавань от мыса и вверх по реке до самой Парраматты была забита лодками и яхтами всех типов. Повсюду царило невероятное оживление, которое вряд ли можно увидеть в другой части света.

Несколько дней спустя в той же бухте бушевали сильные волны, и поэтому под парусами рисковали выходить лишь большие суда. В этот день я находился в ближайшей гостинице, где лечился от приступа невралгии, которой заболел еще на берегу. В окно гостиницы я увидел корму большого, потерявшего управление парохода, двигавшегося прямо на мыс. В этот момент в мою комнату ворвался гостиничный рассыльный с воплем, что «Спрей» получил «смертельный удар». Под «смертельным ударом» подразумевалось, что пароход, корму которого я видел в окно, наскочил носом на «Спрей». Как вскоре выяснилось, авария свелась к тому, что «Спрей» потерял якорь вместе с цепью, выскочившей из клюза при ударе. У меня не было особых основании для претензий, так как капитан парохода, как только справился с собственными делами, взял «Спрей» на буксир и с помощью штурмана и троих матросов поставил «Спрей» на прежнее безопасное место стоянки. Одновременно он прислал мне вежливое письмо с сообщением, что готов исправить все повреждения. Надо было видеть, как рыскал «Спрей», когда шел под управлением чужого человека! Его старый друг — рулевой с «Пинты» — никогда не мог позволить себе столь неумелого управления. Я был очень рад, когда «Спрей» встал на свое место, а я к тому времени либо избавился, либо забыл о еврей невралгии.

Будучи настоящим моряком, капитан парохода сдержал слово, и на следующий день пароходный агент мистер Коли-шоу вручил мне стоимость потерянных якоря и цепи. Помню, что он сразу предложил мне двенадцать фунтов стерлингов, а так как моим[1] счастливым числом является тринадцать, то ему пришлось прибавить еще один фунт, и все расчеты были окончены.

9 мая я снова вышел в плавание при сильном юго-западном ветре, который лихо домчал. «Спрей» до залива Порт-Стивенс, где ветер сначала затих, а потом вновь усилился. Впрочем, погода оставалась хорошей на протяжении многих дней и коренным образом отличалась от той, которая стояла здесь несколько месяцев назад.

Располагая полным комплектом морских карт побережья и Барьерного Рифа, я с легкостью мог принять решение. Капитан Фишер, командовавший английским военным кораблем «Орландо» и неоднократно плававший в районе Большого Барьерного Рифа, с самого начала советовал мне идти этим путем, и я нисколько не сожалею, что вернулся в эти места.

Через несколько дней после того, как я миновал Порт-Стивенс, Сил-Рокс и мыс Хау, ветер ослабел и сделался встречным. Все эти места запечатлелись в памяти еще с тех пор, когда я несколько месяцев назад проходил их в' обратном направлении. Сейчас, имея на борту «Спрея» запас книг, я был готов читать сутки напролет, отрываясь от чтения только для того, чтобы подтянуть шкоты или поспать, покуда «Спрей» отщелкивал одну милю за другой.

Я пытался сравнивать себя со старинными мореплавателями, шедшими по тому же самому или несколько иному пути, которым я шел от островов Зеленого Мыса, но из этих сопоставлений ничего не получалось. Трудности и романтичные приключения моих предшественников (я говорю о тех, кому удалось избежать гибели или тяжелых испытаний) имели мало общего с тем, что встретилось на моем пути. Я путешествовал вокруг света в полном одиночестве, и на мою долю выпало рассказывать только об обычных вещах, поскольку мои приключения были прозаическими и неинтересными.

Едва успев прочитать очень занимательное описание старинного рискованного путешествия и находясь невдалеке от Порт-Макуори, 13 мая я увидел перед собой парусный тендер «Акбар» (название мною вымышлено, так как не хочу назвать настоящего), вышедший в море из бухты Уотсон дня на три раньше, чем «Спрей». Теперь это судно терпело бедствие, и удивительного в этом ничего не было, так как экипаж состоял из новичков, так сказать «морских бабочек». Владелец тендера — щеголь в белых брюках — совершал свой первый выход в мере. Капитан тендера, если судить о нем по необычайного размера яхт-клубной фуражке, вероятно, охотился за китами на Маррамбиджи*. Что касается бедняги штурмана, то он глух как столб и подвижен как тот же столб, но врытый в землю. Это восхитительное трио составляло весь экипаж тендера. Все они знали о море и о корабле ровно столько, сколько новорожденный о потустороннем мире. Судя по их словам, они плыли в Новую Гвинею, и, может быть, счастье этих новичков, что они не добрались до места, куда плыли.

* Маррамбиджи — горная речка в Австралии — самое неподходящее место на свете для китов.

С владельцем тендера я познакомился до его отплытия, и он собирался состязаться в пути до острова Четверга с бедным стариком «Спреем». Я отклонил вызов по той причине, что одинокий старый моряк на судне топорной работы не может состязаться с тремя молодыми яхтсменами, плывущими на тендере. Кроме того, я не считал возможным устраивать гонки в условиях Кораллового моря.

— На «Спрее»!… — голосили они теперь. — Какая будет погода? Не лучше ли нам вернуться и отремонтироваться?

«Если вам удастся вернуться, то нет пользы в ремонте…» — подумал я и вслух добавил: — Подайте мне конец, и я отведу вас в ближайший порт. А если хотите остаться в живых, то не пытайтесь идти обратно вокруг мыса Хау, так как на юге сейчас наступила зима…

Но они решили идти в Ньюкасл под штормовыми парусами, так как их грот был разорван в клочья, джиггер-мачта (добавочная) унесена, а такелаж развевался под порывами ветра. Короче говоря, «Акбар» был выведен из строя.

— Выбрать якорь! — крикнул я. — Выбрать Якорь!… Я отбуксирую вас в Порт-Макуори, в двенадцати милях к северу от этого места.

— Нет!… — крикнул владелец тендера. — Мы лучше вернемся в Ньюкасл, который проскочили по пути сюда. Мы не увидели берегового огня, он слишком слаб.

Всю тираду он прокричал изо всех сил, по-видимому, не столько для меня, сколько прямо в ухо своему штурману. Я еще раз предложил отбуксировать их в ближайший порт, и это ничего бы им не стоило, кроме труда по подъему якоря и подаче мне буксирного конца. Несмотря на мои уговоры, они отклонили это предложение и продолжали настаивать на своем ошибочном решении.

— На какой глубине вы стоите? — спросил я.

— Не знаем… мы потеряли лот. Цепь выпущена полностью, и мы определяем глубину якорем.

— Подойдите ко мне на шлюпке, и я дам вам лот.

— Мы потеряли нашу шлюпку… — прокричали они в ответ.

— Счастлив ваш бог, что вы самих себя не потеряли… Желаю вам счастливого плавания!

Пустяковая услуга, которую хотел оказать им «Спрей», могла бы спасти их судно.

— Сообщите о нас… — крикнули они. — Сообщите всем, что вы видели нас с оборванными парусами, но что мы полны решимости и ничуть не испуганы.

. — В таком случае у вас нет никакой надежды… — сказал

я. — Желаю вам счастливого плавания.

Я обещал сообщить о них и сделал это при первой возможности. На следующий день, встретив каботажный пароход «Шерман», я сообщил о терпящей бедствие яхте и просил во имя человечности отбуксировать их с открытого и опасного места стоянки. И то, что они не пожелали воспользоваться пароходным буксиром, объясняется не отсутствием денежных средств, так как владелец тендера — наследник крупного состояния — имел деньги в кармане. Да и предпринятая ими поездка на Новую Гвинею имела целью не столько осмотреть остров, сколько приобрести на нем значительную территорию. Когда через восемнадцать дней я достиг Куктауна на реке Эндевор, то прочитал следующее известие} «31 мая яхта «Акбар», шедшая из Сиднея на Новую Гвинею, погибла возле Кресчен-Хэд. Экипаж, состоявший из трех человек, спасен».

Им все же понадобилось несколько дней, чтобы погубить яхту.

После встреч с терпевшим бедствие «Акбаром» и с пароходом «Шерман» на протяжении многих дней мое плавание проходило на редкость благополучно. 16 мая я обменялся сигналами с жителями острова Саут-Солитери — огромной каменной глыбой, лежащей в океане вдали от берегов Нового Южного Уэльса на *30°12* южной широты.

— Что за судно? — спросили меня, когда «Спрей» поравнялся с островом. Я поднял звездно-полосатый флаг, а они подняли в ответ британский. Судя по приветствиям, я понял, что жители знали все и вся о моем судне, так как больше вопросов не последовало. Меня даже не спросили, какую выгоду я извлеку из экспедиции, а только подняли сигнал: «Желаем счастливого плавания», а это только и требовалось.

19 мая я миновал устье реки Твид, откуда с мыса Дейнд-жер мне просигналили: «Весь ли экипаж здоров?», а я уверенно ответил: «Да!»

На следующий день «Спрей» обогнул мыс Санди и, что очень важно в любом плавании, попал в полосу пассатных ветров, сопровождавших его теперь на протяжении нескольких тысяч миль. Эти ветры дули с небольшими интервалами почти беспрерывно, с силой от сильного шторма до легкого ветерка.

На оконечности мыса Санди стоит яркий маяк, который я увидел за двадцать семь миль. Следующий маяк находится на острове Леди Эллиот и, подобно часовому, стоит у ворот Большого Барьерного Рифа, куда «Спрей» добрался при благоприятных условиях. Поэты много раз воспевали маяки и путеводные огни, но приходилось ли какому-нибудь поэту видеть

яркую вспышку маячного огня на своем пути в темную ночь среди Кораллового моря? Если да, то он понял истинный смысл своих стихов.

На протяжении многих часов «Спрей» шел против течения в какой-то нерешительности. Обуреваемый сомнениями, я ухватился за штурвал, чтобы отвернуть «Спрей» мористее, но именно тогда прямо по курсу блеснул огонь маяка.

— Все наверх!… — крикнул я и с радостью направил свое судно на свет маяка. Теперь «Спрей» вновь шел по спокойной воде в защищенном море, впервые с тех пор, как он покинул Гибралтар, только с той разницей, что он плыл по океану, неправильно именуемому Тихим. Говоря по правде, Тихий океан не является более бурным, чем другие океаны, но я твердо убежден, что он вовсе не тихий и тишина его только в названии. Чаще всего то здесь, то там свирепствуют штормы. Мне однажды довелось познакомиться с писателем, рассказывавшим о морях разные милые истории; попав как-то в тихоокеанский ураган, писатель стал совсем другим человеком. Но, говоря по правде, что осталось бы от всей поэзии моря, если бы на нем не бушевали дикие волны?

И вот теперь «Спрей» очутился среди моря кораллов. Самое море можно было назвать очень спокойным, но коралловые рифы всегда остаются острыми и опасными. Хотя я и доверил свою судьбу создателю всех рифов, но в то же время

смотрел в оба.

Большой Барьерный Риф с его водами различной окраски и волшебными островами — сплошное чудо! После всех «безопасных мест стоянки» я не мог налюбоваться окружающим. 24 мая, пройдя сто десять миль от мыса Дейнджер, «Спрей» вошел в пролив Уитсанди и всю ночь плыл среди островов. Когда солнце поднялось, я оглянулся и очень пожалел, что прошел этот участок пути в темноте, — настолько все кругом было прекрасно.

ГЛАВА 15

Прибытие в порт Денисон, Квинсленд. Лекция. Воспоминания о капитане Куке. Благотворительная лекция в Куктауне. Счастливый исход столкновения с коралловым рифом. Хоум-Айленд, остров Санди и остров Бёрд. Американский- ловец жемчуга. Празднество на острове Четверга. Новый флаг на «Спрее». Остров Буби. Через Индийский океан. Остров Рождества

Утром 26 мая я миновал Глостер-Айленд, а к вечеру «Спрей» отдал якорь в порту Денисон невдалеке от маленького, расположенного на холме городка Боуэн. Благодаря исключительно здоровой местности этому городку суждено стать морским курортом и здравницей Квинсленда.

Подходы к здешней гавани очень удобны, безопасны и широки, а грунт отлично держит якорь. В момент прихода «Спрея» в Боуэне царила полная тишина, а на следующий вечер местное население собралось в здании художественной школы, чтобы поговорить о моей экспедиции, являвшейся для местных обитателей сенсацией. Об этом собрании было по всем правилам объявлено в двух местных газетах «Бумеранг» и «Налли-Налли», причем одна из них сообщила об этом накануне, а другая с опозданием на сутки. Впрочем, это было совершенно безразлично для редактора, а для меня и подавно.

Помимо газетной рекламы, были выпущены листовки и нанят «лучший глашатай Австралии». Я был готов по всем морским правилам утопить этого негодяя вместе с его колокольчиком и прочими атрибутами, когда он подошел к маленькой гостинице, где я обедал в обществе моих будущих слушателей. Неистовый звон в колокольчик и дьявольски пронзительные выкрики глашатая были способны разбудить мертвых, какие только

имелись на пути, пройденном «Спре-ем», или, как потом писала газета «Бумеранг», между Бостоном и Боуэном — «этими двумя опорными точками 'мироздания».

Мистер Майльс — здешний судья, капитан порта, уполномоченный по землеустройству, инспектор золотых приисков и т. д. и т. п. — председательствовал на собрании и счел нужным представить меня собравшимся. Не могу понять, для чего он это сделал: разве в угоду моему тщеславию или для того, чтобы еще больше затруднить мою жизнь… Говоря по правде, я успел в первый же час по прибытии познакомиться со всеми жителями города и знал их по имени, как и они знали меня. Несмотря на это, мистер Майльс широко использовал свои ораторские способности. Я твердо считал, что он может сам прочитать лекцию о путешествии «Спрея», а я ограничусь показом картинок, однако он от этого отказался. Должен пояснить, что лекция иллюстрировалась волшебным фонарем. Иллюстрации были хорошими, но фонарь стоимостью 30 шиллингов, освещавшийся обычной керосиновой лампой, никуда не годился.

Ранним утром следующего дня я поспешил отплыть дальше, пока не вышли местные газеты. Как я узнал впоследствии, газеты поместили хвалебный отчет о том, что они называли лекцией, и не забыли помянуть добрым словом глашатая.

Отплыв из порта Денисон, «Спрей», подхваченный пассатным ветром, шел безостановочно днем и ночью, пока в понедельник 31 мая 1897 года не достиг города Куктауна на реке Эндевор. В день моего прибытия в Куктауне разразился сильнейший ураган. На здешних широтах пассатные ветры достигают максимума, а в районе Куктауна нередко превращаются в жестокие ураганы.

На этом отрезке пути мне пришлось плыть очень внимательно, постоянно определяя свое местоположение. Опытный офицер британского флота, посоветовавший мне этот маршрут, писал, что его паровое судно «Орландо» двигалось днем и ночью, но что мне — парусному мореходу — нельзя подвергаться опасности наскочить ночью на Коралловый риф. Говоря откровенно, находить ежевечерне место для стоянки на якоре было бы нелегким делом; еще в свое время, по выходе из Магелланова пролива, я решил, что больше не буду каждое утро проделывать трудную работу, связанную с очередным отправлением в плавание. Наличие комплекта отличных морских карт позволяло мне теперь плыть круглосуточно, а при попутном ветре и хорошей погоде, господствовавшей в это время года, продвижение по проливу Большого Барьерного Рифа ничуть не опаснее, чем езда по главной улице делового городка. Но каждому, кто намерен осуществить это плавание, я скажу: днем и

ночью остерегайтесь рифов, а находясь на берегу — будьте также осторожны.

На следующий \день после моего прибытия в Куктаун местные газеты писали: «Подобно птице, «Спрей» влетел в порт, и было крайне непривычно видеть, что его экипаж состоит из одного человека».

Можно не сомневаться, что «Спрей» показал все свои достоинства, особенно потому, что наступала ночь и надо было до полной темноты найти «насест». После небольшой лавировки я к заходу солнца поставил «Спрей» на якорь невдалеке от памятника капитана Кука. На следующее утро я съехал на берег, чтобы посмотреть на памятник великому мореплавателю и побывать на священной для каждого морехода земле. Среди обитателей Куктауна существуют разногласия по поводу того, куда капитан Кук Доставил для починки свое судно «Эндевор» во время знаменитого кругосветного плавания. Многие утверждали, что это вовсе не там, где поставлен памятник. Мне тоже пришлось участвовать в этой дискуссии, и одна юная леди, считая меня крупным авторитетом в мореходных делах, в очень лестной для слуха форме спросила мое мнение. С моей точки зрения, если капитан Кук решил ремонтировать свой корабль на сухопутье, то ему пришлось бы вырыть канал, а потом его засыпать. Сделать это он мог бы только при наличии землечерпалки. Но ведь Кук был способен на все, и пока что никто. не доказал, что у него не было землечерпалки. По-видимому, мои рассуждения вполне удовлетворили молодую леди, и, продолжая углубляться в историю куковского путешествия, она задала мне вопрос, посетил ли я место в глубине гавани, где знаменитый мореплаватель был убит. У меня буквально захватило дыхание, но, к счастью, мне на помощь пришел какой-то школьник, который, подобно всем школьникам-мальчуганам, был готов снабдить вопрошавшего любой информацией.

— Капитана убили вовсе не здесь, сударыня. Он нашел свой конец в Африке, где его сожрал лев… — заявил мальчик.

В Куктауне я предался воспоминаниям о давно прошедших и печальных днях. В 1866 году старый пароход «Саус-хэй», шедший из Батавии в Сидней, зашел в Куктаун за противоцинготными средствами, так как имел на борту больных. В списке заболевших значилось и мое имя. Тридцать один год спустя я пришел сюда на «Спрее» и увидел, как в этот порт возвращаются с Новой Гвинеи нищие и умирающие шахтеры, ставшие в буквальном смысле слова развалинами. А сколько их умерло в пути и похоронено в море! И надо было быть очень жестоким человеком, чтобы не попытаться помочь этим людям.

Симпатии здешних жителей были целиком на стороне страдальцев, но благосостояние маленького городка было и без того крайне непрочно. Тут я вспомнил о подарке, сделанном мне неизвестной леди в Тасмании. Ведь тогда я решил, что буду рассматривать подарок как заем, но, к моему удивлению, обнаружил, что деньги мной истрачены. К счастью, жители Куктауна очень хотели услышать рассказ о моей экспедиции и узнать, как экипаж «Спрея» справляется со своими обязанностями, когда кто-либо у него на борту болеет.

Местом для беседы было избрано помещение небольшой, стоявшей на горке пресвитерианской церкви. Каждый выступал как мог, а потому успех был потрясающим. Беседой успешно руководил местный судья Честер, который, по его словам, присоединил Новую Гвинею к британской империи:

«Я захватил самую цветущую часть», — заявил судья. В этом заявлении звучало нечто занятное для ушей старого морехода, но немецкие слушатели подняли такой галдеж, что судье пришлось выделить им долю в этом захвате.

В результате лекции мне удалось кое-что собрать и внести посильную лепту беднякам-шахтерам, а местное население было целиком обязано судье Честеру за приятное развлечение. 6 июня 1897 года я отплыл из Куктауна, держа курс на север.

К вечеру 7 июня я остановился на очень гостеприимной якорной стоянке на траверзе плавучего маяка Клэрмонт. Если не считать остановок в портах Денисон и Эндевор-Ри-вер, это была единственная ночная стоянка на всем пути вдоль Большого Барьерного Рифа.

На следующий вечер, 8-го числа, я очень сожалел, что не стал на якорь до наступления темноты, что с успехом мог сделать, имея коралловый риф с подветренной стороны.

Вот как все произошло: миновав плавучий маяк на рифе «М» и оставив маячный огонь далеко за кормой, «Спрей» шел под парусами и на полном ходу наскочил на северную оконечность рифа «М», где я полагал увидеть сигнальную веху. При ударе «Спрей» повернулся, как на пятке, и с такой быстротой проскочил мелководье, что я даже не понял, что случилось. Сигнальной вехи не было, во всяком — случае я ее не видел После, перенесенного толчка мне было не до поисков вехи, которая теперь уже не играла роли; сейчас мне надо. было спешить к ближайшему населенному пункту на мысе Гренвилл. Я видел, как под килем «Спрея» мелькали опасные верхушки рифов, но буква «М», которой назван здешний. риф, является тринадцатой буквой алфавита, а цифра, тринадцать, как это давно установлено, мое счастливое число.

Туземцы Гренвилла пользуются исключительно дурной славой, и мне посоветовали побыстрее распрощаться е ним». Пройдя безопасной стороной близлежащего острова, я двинулся дальше, к полуночи прошел остров Хоум-Айленд, держась подальше от выдавшегося вперед мыса, и лег на западный курс. Вскоре «Спрей» встретил пароход, направлявшийся к югу и нащупывавший дорогу в темноте, которую он еще больше затемнял густыми клубами черного дыма.

От острова Хоум-Айленд я взял направление на остров Санди и, оставив его позади, убавил парусов, чтобы достичь острова Бёрд не ранее наступления рассвета. Ветер был все время свежим, а окружавшее остров мелководье представляло большую опасность.

В среду 9 июня 1897 года я очутился прямо перед островом Бёрд, находившимся от меня на довольно близком расстоянии в две с половиной мили, в то время как сильное течение гнало «Спрей» вперед. Видимо, я правильно и вовремя с вечера убавил парусов.

Здесь я впервые встретил первое австралийское суденышко, шедшее под ларусом на этот остров. В это же утро я обнаружил на палубе большую и тонкую рыбу, 'выпрыгнувшую ночью из воды. Рыбу я съел за завтраком, и она во всех отношениях напоминала селедку, только была раза в три длиннее. Последнее обстоятельство я счел достоинством, так как очень люблю свежую сельдь. В этот же чудеснейший день я увидел множество птиц, охотившихся за рыбой. Пританцовывая на волнах, «Спрей» вошел в пролив Олбани в тот час, когда солнце садилось за холмы Австралии. В половине восьмого вечера «Спрей» прошел пролив и стал на якорь в бухте, неподалеку от судна «Тарава», занимающегося ловлей жемчуга. Капитан судна указал мне безопасное место стоянки, а когда все было закончено, явился ко мне, чтобы обменяться рукопожатием. Судно «Тарава» было калифорнийским, а капитан Джонс американцем.

На следующее утро Джонс явился ко мне и принес две изумительные раковины-жемчужницы, каких я никогда еще не видел. Думаю, что они были лучшими из всех у него имевшихся. Джонс заверил меня, что если я пробуду здесь несколько лишних часов, то меня посетят находившиеся где-то поблизости уроженцы Сомерсета. Это же подтвердил один из матросов, сортировавший на палубе раковины. Такое же мнение высказал подшкипер. Гости действительно пришли именно так, как мне предсказывали. Это был хорошо известный в здешних краях скупщик мистер Джордайн со своим семейством.

Миссис Джордайн была племянницей короля Малиетоа и

двоюродной сестрой Фааму-Сама, посетившей «Спрей» вАпиа. Сам мистер Джордайн был образцовым экземпляром шотландца. Со своим небольшим семейством он наслаждался жизнью в этом глухом уголке, где пользовался всеми благами комфорта.

Все члены экипажа, включая юнгу Джима, ценили то, что «Тарава» построена в Америке. Очень странно, что капитан Джонс — единственный американец из всего экипажа — не высказывал на сей счет каких-либо суждений.

После дружеской беседы и прощания с экипажем «Тара-вы» и семейством Джордайн я выбрал якорь и направился [к видневшемуся вдали острову Четверга, находящемуся посередине Торресова пролива. К острову я подошел вскоре после полудня, и здесь «Спрей» простоял до 24 июня. Будучи единственным представителем Америки в порту, я должен был оставаться здесь до 22 июня, когда английская королева праздновала «бриллиантовый» юбилей. Лишние два дня мне понадобились, чтобы, выражаясь матросским языком, «очухаться».

Мое пребывание на этом острове было великолепным. Здешний резидент мистер Дуглас пригласил меня совершить на его пароходе поездку по островам Торресова пролива. Эта поездка была устроена в научных целях для профессора ботаники Мазона Бейли, и мы посетили острова Пятницы и Субботы, где я получил некоторое представление о ботанике. Вместе с нами была дочь профессора мисс Бейли, называвшая длинными именами многие здешние растения.

22 июня на острове Четверга было большое празднество. Мистер Дуглас пригласил с материка сотни четыре туземных воинов с их женами и детьми, чтобы придать празднику национальный характер. Если на острове Четверга что-либо затевают, то обязательно с большим размахом и шумом. Празднество было из ряда вон выходящим, и началось оно вечером, когда раскрашенные в фантастические цвета участники представления прыгали вокруг яркого костра. Многие были украшены и размалеваны как птицы или животные; больше всего было видно эму и кенгуру, а один парень прыгал по-лягушачьи. Отдельные исполнители нарисовали на своих телах кости скелета и угрожающе прыгали с копьями в руках, как бы готовые сразить воображаемых врагов.

Изображавшие кенгуру танцевали и прыгали очень легко и естественно, создавая отличный образ. Танцы сопровождались инструментальной музыкой и пением; инструментами служили колотушки из дерева, а также костяные круги, поднимавшие неистовый треск. Зрелище было одновременно занимательным, внушительным и страшным.

Туземные воины из Квинсленда были большей частью гибкими и хорошо сложенными.

Я заметил, что в день празднества над общественными зданиями не поднимались какие-либо иностранные флаги, кроме звездно-полосатого, развевавшегося вместе с английским флагом над воротами и зданиями.

Что касается «Спрея», то он был разукрашен вовсю и поднял как можно выше британский флаг вместе с американским.

24 июня полностью снаряженный «Спрей» вышел в длительное плавание по Индийскому океану, и мистер Дуглас отсалютовал флагом, когда мы покидали его остров. Оставив позади все опасности Кораллового моря и Торресова пролива, а их было великое множество, «Спрей» вышел на океанский простор и прямиком пошел своим курсом. В это время года я мог рассчитывать, что сильные пассаты будут сопровождать меня до самого Мадагаскара, если только не далее. У меня не было желания прибыть к мысу Доброй Надежды ранее середины лета, а сейчас было начало зимы. В свое время мне пришлось побывать в районе мыса Доброй Надежды в июле, что здесь означает середину зимы. В те дни я был капитаном большого надежного судна, и оно с большим трудом выдержало сильные ураганы. Сейчас я меньше всего хотел встретиться с зимними штормами, и дело вовсе не в том, что, плавая на маленьком «Спрее», я побаивался бурь, попросту я при всех обстоятельствах предпочитаю хорошую погоду. В районе мыса Доброй Надежды можно в любое время года встретить сильные бури, но летом их гораздо меньше и они не так продолжительны.

Располагая временем, я решил посетить попутные острова и направился к Кокосовым островам — группе атоллов, находившихся от меня на расстоянии двух тысяч семисот миль. Отплыв от острова Буби, я направился мимо Тимора — лежавшего на моем пути острова, покрытого высокими горами.

Остров Буби я уже однажды видел, плавая когда-то на судне «Саусхэй» и будучи больным лихорадкой. Я тогда нашел в себе достаточно сил, чтобы выползти на палубу и взглянуть на этот остров. В те дни существовал обычай, по которому проходившие мимо. корабли пополняли запасы, хранившиеся в одной из пещер острова. Эти запасы предназначались для потерпевших кораблекрушение. Капитан Эйри, плававший на «Саусхэй», был хорошим человеком и послал шлюпку с грузом, чтобы внести свою долю. Груз был благополучно доставлен на берег, и вернувшаяся шлюпка привезла с собой около дюжины писем, оставленных здесь преимущественно китобоями. Эти письма обычно забирали попутные суда, которые и заботились о передаче

их на почту. На протяжении многих лет такой способ пересылки писем был установившимся обычаем. Несколько писем из числа привезенных шлюпкой было адресовано в Нью-Бедфорд и Фэрхейвен, штат Массачусетс. Теперь на острове Буби установлен маяк, и остров поддерживает регулярную пароходную связь со всем миром, а романтическая прелесть неизвестности судьбы писем сделалась достоянием прошлого. Я не съезжал на берег этого небольшого острова, а, подойдя поближе, обменялся сигналами со смотрителем маяка. Двинувшись дальше, «Спрей» очутился в Арафурском море и много дней кряду шел то в молочно-белой, то в зеленой, то в пурпурной воде., Мне повезло, и я прибыл в эти места в последнюю четверть луны; темными ночами я мог по достоинству оценить свечение поверхности воды. Рассекаемое «Спреем» море пылало с такой силой, что я мог разглядеть на палубе любую мелкую вещь, а кильватерная струя казалась огненной тропой.

К 25 июня мое судно было вдалеке от мелей и прочих опасностей и, несколько снизив скорость, шло вперед открытым и спокойным морем. Тогда я достал бом-кливер, сшитый на Хуан-Фернандесе, и использовал его в качестве спинакера, прикрепив к крепкому бамбуку, подаренному мне миссис Стивенсон на островах Самоа. При помощи спинакера «Спрей» улучшил ход.

Голуби, совершавшие перелеты от берегов Австралии на здешние острова, отклонялись от курса и пролетали над «Спреем», какие-то более мелкие птицы летели в обратном направлении, а когда я шел мелководной частью Арафурского моря, морские змеи бороздили поверхность воды и качались на волнах. Как только «Спрей» ушел к большим глубинам, где вода имеет синий цвет, я больше не видел ни одной змеи.

В эти погожие дни мне нечего было делать, кроме как читать и отдыхать от незабываемого плавания вокруг мыса Горн 'Ь набираться сил для предстоящего плавания у мыса Доброй Надежды. Записи в вахтенном журнале стали однообразными, и я приведу к примеру тексты за 26 и 27 июня:

«Июнь 26. С утра порывистый ветер, а позднее устойчивый ветер.

Отсчет лага в полдень…. 130 миль Поправка на снос 10 миль

120 миль Поправка на течение….. 10 миль

130 миль Широта в полдень — 10°23′ южной широты. Долгота соответственно пометке на карте».

Немного умственных усилий требуется для такой записи в журнале. Запись от 27 июня несколько многословнее:

«Во-первых, на палубе обнаружена летающая рыба, которую я потом зажарил в масле.

Показания лага — 133 мили. Вычет на снос и прибавка на течение одинаковы и итога не меняют. Широта — в полдень 10°25 южной широты».

На протяжении многих дней «Спрей» шел точно по широте 10°25′, а если днем или ночью он отклонялся в ту или иную сторону, что вполне могло с ним случиться, то к полудню он оказывался, как бы это ни было странно, всегда на одной и той же широте. Самым трудным было исчисление долготы, так как мои единственные жестяные часы лишились минутной стрелки. Впрочем, при столь больших расстояниях это не играло решающей роли.

2 июля я увидел в северном направлении огромный остров Тимор, а на следующий день поравнялся с близлежащим островом Дана-Айленд, откуда ночной бриз донес с берега запах чего-то пряного.

В полдень 11 июля, идя под всеми парусами и с неизменным спинакером, я увидел по правому борту остров Рождества. К вечеру я был на траверзе острова, проходя от него в двух с половиной милях. Очертания острова плавно и закругленно поднимались от поверхности моря и имели значительный подъем в центральной части. По плавности очертаний остров напоминал рыбу. Возле его берегов пенились волны, и он лежал как чудовище посреди моря. Пропорции острова были совсем как у кита, и когда «Спрей» проходил мимо той части, которую можно было считать головой, то отверстие в одной из скал напоминало ноздрю, через которую били потоки прибоя, делавшие картину жизненной и реалистической.

Много времени прошло с той поры, когда я впервые видел этот остров. До сих пор я не без удовольствия вспоминаю, как капитан судна «Таньяро», на котором я тогда служил, крикнул с юта: «Все наверх, у кого только есть пара глаз, чтобы посмотреть на остров Рождества!» Можно не сомневаться, что остров был виден только если взобраться на бом-брам-рей. Капитану очень нравилось загонять нас туда, а боцман, наводивший ужас на нас — простых матросов, выполнил приказание капитана со всей строгостью. Помню, когда мы пришли в Гонконг, среди почты, ожидавшей наше судно, было письмо и для меня. Я был гребцом на капитанской шлюпке, но капитан не отдал мне письма, которое лежало у него несколько часов. Неужели вы думаете, что он мог вручить письмо простому матросу? Ни в каком случае. Когда мы вернулись на судно, он передал письмо первому помощнику, а тот второму помощнику, а последний положил его на швартовый шпиль, где я его и взял,

ГЛАВА 16

Необходимость осторожности, при кораблевождении. Три часа у руля за двадцать три дня. Прибытие на Кокосовые острова. Любопытная глава из истории общества. Приветствие от детей, островитян. Чистка и окраска «Спрея» на берегу. Благословение Магомета за банку джема. Кокосовые острова — райское место. Рискованное приключение на маленькой, лодке. Вперед, к острову Родригес! Меня принимают за антихриста. Губернатор успокаивает общественное мнение. Лекция. Монастырь в горах.

До Кокосовых островов Килинга оставалось всего лишь пятьсот пятьдесят миль, но этот небольшой отрезок пути требовал точного соблюдения курса, иначе я мог бы пройти в стороне от атолла.

12 июля, находясь около сотни миль юго-западнее острова Рождества, я увидел высоко в небе антипассатную облачность, шедшую с юго-западного направления навстречу ветру, который за последние дни сильно ослабел. В то же время шла крутая зыбь с юго-запада. Иногда сильные порывы ветра налетали с юго-запада, что могло объясняться зимними штормами в районе мыса Доброй Надежды. Я стал брать больше на ветер и, учитывая влияние течения, брал поправку двадцать миль в сутки. Поправка оказалась достаточно верной, и я точно вышел по курсу на Кокосовые острова. Первым подтверждением близости земли было появление ранним утром белой крачки, которая уверенно покружилась над судном и деловито полетела на запад. Здешние

островитяне называют крачку «лоцманом Кокосовых островов». Несколько позднее я очутился среди множества птиц, ловивших рыбу и дравшихся из-за добычи. Теперь мне не надо было больше заниматься вычислением курса, и, взобравшись на мачту, я заметил верхушки кокосовых пальм, словно выраставших из воды. То, что я увидел, не было для меня неожиданным, и тем не менее все мое существо было словно пронизано ударом электричества. Спустившись с мачты, я уселся на палубе и дал волю обуревавшим меня чувствам. Тем, кто сидит на сухопутье в гостиных, это несомненно покажется признаком слабоволия, но ведь я рассказываю о чувствах человека, путешествующего в одиночестве.

Я не коснулся штурвального колеса, и «Спрей», двигаясь по течению и рассекая волны, с абсолютной точностью вошел в фарватер пролива. Даже в военном флоте не плавают с большей точностью. Тогда я расположил паруса наивыгоднейшим образом, встал у штурвала и подгонял «Спрей» на протяжении нескольких миль, покуда в 3 часа 30 минут пополудни 17 июля 1897 года не стал на якорь после двадцатитрехдневного перехода от острова Четверга. Пройденное расстояние составляет по прямой линии две тысячи семьсот миль. Это было еще лучше, чем при плавании по Атлантике; просто великолепный переход! За двадцать три дня я провел за рулем в общей сложности около трех часов, включая время, потраченное на подход к Кокосовым островам. Вся моя работа сводилась к тому, что я закреплял руль и пускал «Спрей» вперед, независимо от того, был ли ветер боковым или дул в корму; во всех случаях «Спрей» держался заданного направления. Однако ни разу за все время плавания «Спрей» не закончил перехода с такой точностью, как на этот раз*.

* Мистер Эндрью Дж. Лич сообщал 21 июля 1897 года через губернатора Сингапура мистера Киннерсли на имя статс-секретаря по делам колоний Джозефа Чемберлена о посещении атолла кораблем «Ифигения»:

«Покинув районы океанских глубин с их темно-синей окраской воды, мы вошли в район кораллов, сильно отличавшийся от других мест. Блистающая окраска воды была прозрачной на глубину тридцати футов и переливала то пурпуром, то небесной синевой, то зеленью со сверкающими на солнце ослепительно белыми гребнями волн. Вода окружала поросшие пальмами острова, но проливы между ними, особенно с южной стороны, были неразличимыми. Белый прибрежный песок и еще более белый прибой и, наконец, самая лагуна размером семь или восемь миль с севера на юг и пять или шесть миль с востока на запад — все это представляло собой незабываемое

зрелище. Несколько погодя нас встретил Сидней Росс — старший сын мистера Джорджа Росса, и вскоре, сопровождаемый врачом и еще одним офицером, мы съехали на берег.

Когда мы подошли к пристани, то увидели возле нее вытащенный на берег для чистки «Спрей» из Бостона — парусное судно вместимостью в 12,7 брутто-регистровых тонн, принадлежавшее капитану Слокаму. Он прибыл на этот остров 17 июля после двадцатитрехдневного перехода от острова Четверга. Этот своеобразный путешественник-одиночка, отплыв из Бостона два года назад, добрался до Гибралтара, оттуда к мысу Горн, прошел Магелланов пролив, достиг островов Общества, оттуда — Австралии и, пройдя Торресовым проливом, прибыл на остров Четверга».

По описанию адмирала Фицроя, Кокосовые острова находятся между 11˚ 50 и 12˚ 12 южной широты и 96˚51 и 96˚58 восточной долготы. Острова были открыты в 1608–1609 годах капитаном Вильямом Килингом, служившим в Ост-Индской компании. Южная группа состоит из семи или восьми островов и островков, образовавшихся из коралловых рифов и ставших настоящими островами. На северных островах нет гаваней, они редко посещаются судами и не имеют существенного значения. Южная группа островов является странным мирком, имеющим своеобразно романтическую историю. На берег этих островов море выбрасывало обломки

разрушенных ураганами кораблей, стволы деревьев, пригнанные течением из Австралии или выброшенные людьми с несчастливых в плавании судов. Однажды течение притащило камень, крепко оплетенный корнями росшего на нем дерева.

После открытия капитаном Килингом островов они никем не посещались, и только в 1814 году там появился известный капитан Джон Кланис-Росс, шедший в Индию на корабле «Борнео». Два года спустя капитан Росс вернулся на здешние острова, привезя с собой жену, детей, тещу миссис Даймок и восемь знающих ремесла матросов. Они прибыли сюда, чтобы стать собственниками этих островов, но обнаружили здесь некоего Александра Хэйра, превратившего этот маленький атолл в своеобразный рай, где он поселился с гаремом туземных женщин, вывезенных с берегов Африки. Как это ни странно, но Хэйра и его гарем доставил сюда родной брат капитана Росса, который и не предполагал, что Джон Росс собирается поселиться на этих островах. Так Хэйр очутился здесь вместе со всем, что ему принадлежало.

В свой предыдущий приезд капитан Росс поднял английский флаг на острове Хорсбург, который входит в южную группу

островов. Когда Росс прибыл сюда через два года, обрывки флага продолжали развеваться над островом и матросы — спутники Росса — решили вступить во владение всем тем, что здесь находилось, включая женщин из гарема Хэйра. Вполне понятно, что усилий сорока женщин и одного возглавлявшего их мужчины было явно недостаточно, чтобы сбросить в море восемь упрямых матросов*.

* В отчетах, опубликованных в Финлеевском «Сейлинг Директори» и описывающих эти события, имеются хронологические противоречия. Я описываю эти события на основании рассказов внуков старого капитана и документов, хранящихся здесь.

Для Хэйра наступили тяжелые времена… Ни он, ни капитан Росс не могли быть добрыми соседями: слишком малы были острова и слишком большая разница в характере людей. У Хэйра была уйма денег, и он мог бы отлично жить в Лондоне, но, побывав губернатором на острове Борнео, он больше не мог довольствоваться пресной жизнью, свойственной цивилизованному обществу. По этой причине он и очутился вместе с сорока женами на этом атолле, где его потеснил капитан Росе и его настойчивый экипаж. В конце концов ему пришлось вместе со своим гаремом перебраться на небольшой остров, прозванный Тюремным, где Хэйр уподобился Синей Бороде и запер своих жен. Однако пролив, отделявший остров от остальных, был узким и мелководным, а восемь шотландских матросов носили высокие сапоги, и это обстоятельство повергло Хэйра в уныние. Пытаясь прийти к соглашению, он угощал пришельцев ромом и прочими деликатесами, но это привело только к ухудшению отношений. На следующий день после празднования дня Св. Андрея мистер Хэйр был выведен из терпения и, давно/уже не разговаривая с капитаном Россом, послал ему записку следующего содержания:

«Дорогой Росс! Когда я послал вашим матросам ром и жареного кабана, то был уверен, что они будут держаться подальше от моего цветника».

Оскорбленный капитан Росс рявкнул в ответ: «Эй, вы, на Тюремном острове! Вы, Хэйр, должны знать, что жареной свинины и рома недостаточно, чтобы составить рай для матросов…»

Как впоследствии рассказывал Хэйр, капитан Росс ревел с такой силой, что его можно было расслышать на острове **Ява.**

Все это беззаконие окончилось тем, что женщины сами оставили Тюремный остров и попросили убежища у Росса. Что касается Хэйра, то он переехал в Батавию, где и умер.

— Дети пришли приветствовать вас… — объяснил мне

мистер Росс, когда ребята всех возрастов и размеров сотнями выстроились возле пристани.

Население этих мест отличается застенчивостью, но вместе с тем и стар и млад обязательно приветствуют каждого прохожего.

— Jalan, jalan?! (Вы гуляете?) — спрашивают они мелодичными голосами. — Не пойдем ли вместе? — следует в ответ.

Длительное время после моего прибытия здешние дети со страхом и подозрением посматривали на «судно с одним человеком». Дело в том, что много лет назад ветром унесло в море местного жителя, и ребята намекали друг другу, что, может быть, этот человек из черного превратился в белого и теперь вернулся на парусной шлюпке. Дети внимательно следили за каждым моим движением, а особенно за тем, чем я впитаюсь. Однажды я очищал и смолил наружный борт у ватерлинииq после чего сел за роскошный обед с черносмородиновым джемом. Тут дети не выдержали и обратились в паническое бегство, громко вопя: «Капитан ест смолу!» Вскоре **они** убедились в том, что «смола» съедобна и что я привез ее в достаточном количестве.

Однажды, угощая сообразительного малыша галетой, густо намазанной джемом, я увидел, что его заинтересовала моя поврежденная рука и он прошептал «chut-chut», т. е. что меня укусила акула. С той поры ребята считали меня героем, и, **право,** у меня не хватало пальцев для цеплявшихся за них ясноглазых малышей, желавших всюду следовать за мной. До описанного мною случая, когда я протягивал руку и говорил «иди сюда», они боязливо отбегали к соседнему дому и кричали «dingin» (холодно) или «ujan» (скоро дождь пойдет). Видимо, теперь было решено, что я не возвратившийся дух прежнего чернокожего, и с тех пор я приобрел на острове множество друзей, которые больше не ссылались на дождь или холод.

Некоторое время спустя я пытался спустить «Спрей» на воду, но выяснилось, что он плотно сидит на песке. Дети хлопали в ладоши и кричали, что «kreting» (краб) держит «Спрей» за киль. А маленькая девочка лет десяти-двенадцати, по имени Офелия, написала в вахтенном журнале следующее:

Сто человек сильных и крепких
Прыгают возле брашпиля, эй-хо!
Канат лопается на куски,
А судно ни с места…
Тут ребята рассказали новость:
Большой краб держится за киль.

Так это или не так, но было решено, что магометанский мулла Сама-Эмим за банку джема попросит Магомета благословить мое путешествие и освободить киль судна от краба, При следующем же приливе «Спрей» очутился на плаву.

22 июля прибыл английский военный корабль «Ифигения» и вместе с ним судья Эндрью Лич с судейскими чиновниками, совершавшими инспекционную поездку по колониальным владениям пролива, к которым относятся Кокосовые острова. Представители правосудия ездили разбирать жалобы и судебные дела, если только таковые имелись. Они увидели «Спрей» вытащенным на берег и привязанным к кокосовым пальмам.

На Кокосовых островах не было слышно каких-либо жалоб с тех пор, как отсюда выехал Хэйр. И если на Земном шаре есть райское место, то это Кокосовые острова. Так как судейским чиновникам нечего было разбирать, то было решено отметить встречу большого военного корабля с маленьким «Спреем». Вместо судебного заседания были устроены танцы, и на них явились все офицеры, которые имели возможность съехать на берег. Островитяне собрались от мала до велика, и губернаторский холл был переполнен. Каждый, кто мог держаться на ногах, танцевал, а ребятишки целыми грудами лежали по углам и довольствовались зрелищем. Моя маленькая приятельница Офелия танцевала с судьей.

Две скрипки пилили и пилили прекрасный старый мотив «До утра мы не уйдем». И мы так и поступили…

Местные женщины на Кокосовых островах не выполняют тяжелых работ, как это я видел в других местах, где побывал. Сердце обитательницы Огненной Земли радостно забилось бы при виде царя природы — мужчины, влезающего на кокосовую пальму. Но, помимо умелого лазания по кокосовым пальмам, здешние островитяне строят великолепные лодки. Пожалуй, я нигде не встречал такого умения строить лодки, как здесь. Под пальмами здешних островов я видел отличные станки, а визг ленточной пилы и стук наковальни слышались с утра до ночи. Первые шотландские поселенцы оставили здесь не только сильную кровь северян, но передали по наследству трудовые навыки. Никакое благотворительное общество не сделало столько добра каким-либо островитянам, сколько сделали благородный капитан Росс и его сыновья, унаследовавшие от него предприимчивость и бережливость.

Адмирал Фицрой, посетивший на «Бигле» эти места, где многое необычно, отмечал, что на здешних маленьких островах крабы едят кокосовые орехи, рыба ест кораллы, собаки ловят рыбу, люди ездят на черепахах, а раковины являются опасными

ловушками для людей. К этому он добавил, что морские птицы садятся на ночлег на деревья, а множество крыс устраивает жилье на вершинах пальм.

Занимаясь переоборудованием моего судна, я решил нагрузить «Спрей» знаменитыми гигантскими раковинами-тридакнами, которые водились в ближайшей бухте. Именно в этом случае на глазах всех обитателей деревни «Спрей» едва не лишился своего экипажа и вовсе не потому, что я сунул ногу в предательскую раковину-ловушку, а из-за беспечного отношения к плаванию через бухту на лодке.

Мне приходилось пересекать океаны; я совершил кругосветное плавание, но никогда так близко не сталкивался с неизбежностью гибели, как на этот раз. И все из-за того, что я целиком положился на другого человека, а он — этот обычный смертный — во всем положился на меня. Как бы то ни было, но я очутился вместе с одним беспечным африканцем на неустойчивой лодочке, шедшей под ветхим парусом. Когда мы были посередине пролива, неожиданный порыв ветра сорвал парус и понес лодку в открытое море, где нас ожидала неминуемая гибель. С подветренной стороны перед нами был безбрежный океан, и я с ужасом обнаружил, что в лодке нет ни весла, ни гребка. Правда, у нас был якорь, но длины каната едва хватило бы, чтобы привязать кошку, а, кроме того, под нами была большая глубина. К счастью, у нас был шест, я, применив его в качестве весла и используя каждый благоприятный порыв ветра, мы добрались до мелководья, а оттуда до берега. Хорошо, что все так окончилось. Я рисковал быть унесенным ветром в сторону африканского берега, находящегося в тысячах миль отсюда. Не имея в запасе ни капли пресной воды, да еще находясь в обществе тощего и голодного спутника, экипаж «Спрея» мог бы вскоре бесследно исчезнуть. Излишне говорить, что подобная участь меня не устраивала.

Раковины-тридакны были впоследствии привезены на устойчивой лодке, и тридцать раковин заменили три тонны цементного балласта, который пришлось выбросить за борт, чтобы найти место для раковин. 22 августа краб, удерживавший «Спрей» за киль (а может быть, это было и нечто другое), исчез, и судно вышло в море, подняв все паруса и взяв курс домой. Взбираясь на гребни волн, бушевавших возле атолла, «Спрей» оставил позади опасные рифы. Задолго до наступления темноты я потерял из виду Кокосовые острова с тысячью безгрешных обитателей, насколько могут быть безгрешными простые смертные. Я говорю «потерял из виду», но сохраняю к ним сильнейшую привязанность.

Море было бурным, и «Спрей», шедшего крутой бейдевинд, сильно заливало. Я взял направление на остров Родригес, расстояние до которого составляло тысяча девятьсот миль. Однако, учитывая снос морским течением, я взял побольше на ветер. Несколько дней кряду «Спрей» шел с зарифленными парусами. Вполне понятно, что я очень устал от непрерывной качки и от сырости, так как становился насквозь мокрым при каждом выходе на палубу. В этих трудных условиях мне зачастую казалось, что «Спрей» идет слишком медленно. На пятнадцатый день плавания показания лага расходились миль на полтораста с моими теоретическими подсчетами, и я на всякий случай стал посматривать вперед, стремясь увидеть землю. В тот же день, незадолго до захода солнца, я увидел впереди груду облаков, неподвижно стоявших над одним местом, в то время как другие облака шли своим направлением. К полуночи «Спрей» очутился перед чем-то темным, как раз там, где я видел неподвижные облака.

Мне еще предстоял, судя по отсчету лага, большой путь, но все же ошибки быть не могло — передо мной находился высокий берег острова Родригес. Тогда я вытащил из воды мой патентованный лаг, который волочил за судном не столько по необходимости, сколько по привычке, приобретенной задолго до того, как я изучил «Спрей» и его возможности. И хотя на протяжении всего плавания «Спрей» доказал, на что он способен, я всегда был начеку и был готов помочь моему судну в малейших случаях затруднений. Я давно заметил, что проявляющие чрезмерную доверчивость и всезнающие капитаны чаще всего становятся виновниками гибели судов и людей. Что же касается расхождения в показаниях лага с моими подсчетами, то такие случаи нередки, особенно после встреч с большими рыбами. Две из четырех лопастей вертушки лага были погнуты и сломаны, что, видимо, было работой акул.

Убедившись в точном местоположении моего судна, я лег отдохнуть и предался размышлениям. Когда наступил день, я обнаружил, что нахожусь на траверзе острова в трех милях от сурового, потрепанного непогодами, затерянного далеко в Индийском океане клочка суши. Наветренная сторона была крайне негостеприимной на вид, но с подветренной стороны имелась отличная гавань, и я взял круче к ветру, чтобы туда попасть. Вскоре появился лоцман, который через узкий проход в коралловых рифах ввел «Спрей» во внутреннюю гавань.

Курьезно, как на здешних островах многие факты считаются вымыслом, а вздор выдается за действительность; так случилось и на этот раз. За несколько дней до моего прибытия. здешний

священник рассказал прихожанам притчу об антихристе, и когда островитяне увидели белоснежный «Спрей», появившийся у берегов на гребне волн, и единственного на нем человека, они заголосили во всю мочь: «Помоги нам, боже! Это он приплыл на лодке…» Хотя такое пришествие антихриста было наименее правдоподобным, все же эта весть тотчас же облетела остров. Местному губернатору пришлось немедленно приехать, чтобы выяснить причину возникшего в городе волнения. Особенно волновалась одна почтенного возраста женщина, которая, услышав о моем прибытии, забаррикадировала двери и не выходила на улицу восемь дней, пока я находился на острове.

Губернатор Роберте и члены его семейства не разделяли страхов населения и прибыли с визитом на «Спрей», стоявший у причала. Тем самым они показали пример прочим обитателям острова. Сыновья губернатора сразу овладели имевшейся на «Спрее» плоскодонкой, и его превосходительству губернатору, помимо всех знаков оказанного мне гостеприимства, пришлось раскошелиться на постройку такой же плоскодонки.

Первый день пребывания на этой обетованной земле напоминал волшебную сказку. Много дней подряд мне пришлось рассматривать карту и высчитывать возможные сроки прибытия на остров Родригес, который я считал конечным пунктом длительного перехода, ставшего еще более тягостным из-за отсутствия многих необходимых мне вещей, которыми здесь меня могли снабдить вволю. И вот, наконец, мое судно прибыло и надежно ошвартовилось у пирса острова Родригес.

В первый же вечер, проведенный на берегу, я очутился в мире салфеток и граненого стекла, в то время как мне все еще чудились обрывки полотенца из сурового полотна и кружки с отбитыми ручками. Вместо швыряния по морским волнам, как это было до сих пор, я сидел в ярко освещенной комнате и в окружении блестящих собеседников обедал с губернатором острова.

— Аладдин!… — вскричал я. — Что стоит твоя лампа? Знаешь ли ты, что подаренный в Глостере рыбачий фонарь показал мне гораздо больше интересного, чем когда-либо освещал твой старый коптящий светильник!

Следующий день я провел в порту, принимая посетителей. Миссис Роберте с детьми прибыла первой, чтобы, по ее выражению, «подать руку «Спрею». Теперь меня больше никто не боялся, за исключением старухи, настаивавшей на том, что в трюме «Спрея» сидит антихрист, если только он уже не сошел на берег. В тот же вечер губернатор устроил для всех развлечение, пригласив «разрушителя Вселенной» рассказать о себе. И он с

удовольствием подробно поведал обо всех опасностях мореплавания и, как подобает слабым смертным, приукрасил свой рассказ. Пользуясь каким-то приспособлением, он при помощи света и тени показал на стене изображение мест и стран, которые он посетил в пути и которые не им были созданы, а зрители, будь то дикари или другие, хором восклицали: «Волшебный мир! Волшебный мир!»

Когда все было закончено, его превосходительство губернатор произнес благодарственные слова и роздал несколько золотых монет.

На следующий день я сопровождал губернатора и его семью в поездке в Сан-Габриэль, расположенный в гористой местности в глубине острова. Настоятель монастыря Сан-Габриэль принял нас с королевскими почестями, и мы прогостили до следующего дня.

Прощаясь со мной, настоятель сказал:

— Капитан! Я обнимаю вас независимо от того, какую веру вы исповедуете. Желаю вам успеха в пути, и пусть наш спаситель Христос всегда будет с вами…

— Дорогой аббат! — мог я только ответить на слова этого доброго человека. — Если бы все служители религии были бы так же либеральны, то насколько меньше было бы пролито крови в этом мире.

На острове Родригес можно запастись любым количеством отличной и чистой воды, так как губернатор Роберте построил в горах резервуар, откуда проложены трубы до пристани. Глубина у причала была в высокую воду пять с половиной футов. В прошлые годы здесь пользовались только колодезной водой, что порой вызывало различные болезни. На острове можно купить по умеренной цене любое количество говядины. Здесь много хорошего и дешевого картофеля; отлично выдерживавший хранение картофель я купил по 4 шиллинга за большой мешок. Из фруктов здесь было полным-полно гранат и, платя 2 шиллинга за мешок, я нагрузил столько, сколько мог навьючить на осла. Кстати сказать, сад, в котором росли гранаты, был создан самой природой.

ГЛАВА 17

Чистый карантинный, патент на Маврикии. Повторение экспедиции в помещении оперного театра. Новооткрытое растение названо в честь капитана «Спрея». Молодые леди совершают прогулку под парусами. Бивак на палубе. Теплый прием в Дурбане. Дружеский разговор с Генри М. Стенли. Трое мудрых буров ищут доказательств, что Земля плоская… Отъезд из Южной Африки

16 сентября, пробыв восемь спокойных дней на острове Родригес — этой находящейся среди океана стране изобилия, я поднял паруса и 19 сентября в полдень стал на карантинной стоянке острова Маврикий. Несколько позднее катер портового врача отбуксировал меня в порт; врач был очень доволен, что я мог предъявить ему «весь экипаж» для осмотра. Сначала он мне не поверил, и только изучив судовые документы, убедился в том, что на протяжении всего плавания экипаж «Спрея» состоял из одного человека. Удостоверившись в великолепном состоянии моего здоровья, позволившего совершить столь далекое плавание, доктор без малейших проволочек дал разрешение сообщаться с берегом.

Губернатор Родригеса любезно снабдил меня, помимо обычных документов, частными рекомендательными письмами к своим друзьям и предупредил, что прежде всего мне надлежит встретиться с чиновником почтового ведомства милейшим мистером Дженкинсом.

— Как поживаете, мистер Дженкинс? — крикнул я, когда его лодка поравнялась со «Спреем».

— Откуда вы меня знаете? — спросил он.

— А почему бы мне не знать вас? — ответил я.

— Откуда идет ваше судно?

— Оно идет вокруг света… — торжественно сказал я.

— Как… и вы один-одинешенек?

— Да… а почему бы нет?

— И вы меня знаете?

— Я знавал вас тысячи лет назад, когда у нас с вами было более теплое местечко, чем сейчас (впрочем, и сейчас было достаточное пекло). Тогда вас звали Дженкинсоном*, но я не попрекаю вас за то, что вы сменили прозвище.

* Дженкинсон — прозвище сказочного персонажа, находящегося в аду за обман, плутовство и пр.

Мистер Дженкинс снисходительно отнесся к моей шутке и постиг ее смысл. В результате его рассказов местные жители поняли, что по ночам посещать «Спрей» опасно, так как дьявол неминуемо их схватит. Это дало мне возможность на ночь оставлять «Спрей» и не опасаться, что меня обворуют. И все же каюта оказалась взломанной, но сделано это было среди бела дня. Воры украли только ящик копченой сельди. Портовый чиновник Том Ледсон поймал воров с поличным и упрятал в тюрьму. Печальный исход этой истории поверг местных ворюг в уныние, так как они боялись мистера Ледсона не меньше, чем самого сатаны. Нанятый мною Мамед Хаджи Аюб отказался сторожить по ночам, перепугавшись до полусмерти грохота упавшего в каюте пустого ящика.

— Господин! — сказал сторож. — Нет никакой нужды сторожить судно по ночам.

И его слова были истинной правдой.

На Маврикии я решил дать себе и «Спрею» длительную передышку. По мнению опытнейших моряков, трудности моего путешествия, если только они в действительности были, на девять десятых закончились, но я не мог забыть, что путь до Соединенных Штатов еще очень долог.

Милейшие жители острова Маврикия, решив сделать меня счастливее и богаче, украсили здание оперного театра, который они называли «Корабль Пантаи». Этот «корабль» не имел дна и палубы и был, как церковь, горделиво прямым. Мне было разрешено бесплатно пользоваться зданием для рассказов о приключениях «Спрея». На полуюте «Пантаи» мэр города представил меня здешнему губернатору и американскому генеральному консулу Джону Кемпбеллу, который еще раз представил меня губернатору. Таким путем я был принят в обществе и мог повторить свое плавание. Право, не знаю, как мне удалось прочесть эту лекцию. Вечер был исключительно жарким, и я был готов удавить портного, сшившего мне костюм

специально для этой церемонии.

Любезнейший губернатор понял, что я сделал все от меня зависящее, чтобы «оснаститься», как подобает сухопутному жителю, и пригласил посетить его резиденцию, где я очутился среди друзей.

В районе мыса Доброй Надежды свирепствовали зимние штормы, но это меня мало трогало. Я решил переждать их в умеренном климате острова Маврикия, посетить Розхилл, Курепипе и другие места. Один день я провел в обществе мистера Робертса старшего, отца губернатора острова Род-ригес, и его друзей — духовных лиц 0'Лаглин и Маккарти. Возвращаясь на «Спрей», я посетил по дороге большую оранжерею вблизи Мока. В это утро владелец оранжереи открыл неизвестное и отличающееся особой выносливостью растение, которое он назвал в мою честь — «Слокам». Он сказал, что то звучит как латынь и избавляет его от необходимости выдумывать новое слово. Любезный ботаник был явно рад моему посещению.

Как сильно разнятся страны одна от другой! Мне потом рассказывали, что в то же самое время в Бостоне, штат Массачусетс, один джентльмен уплатил тридцать тысяч долларов за то, чтобы какой-то цветок был назван по имени его жены. И этот цветок был совсем маленьким, тогда как. «Слокам» появился на свет без моей просьбы и был больше кормовой свеклы.

Г В Мока, Редюите и в других местах меня угощали покоролевски, и однажды я сказал семерым юным леди, что не могу отблагодарить их ничем, кроме как пригласить показаться на «Спрее».

— Замечательно! Изумительно! — вскричали они. — В таком случае назначьте день… — заметил я со скромностью пророка Моисея.

— Завтра!… — закричали они хором. — Тетя, разрешите нам покататься, и мы всю неделю будем отлично себя вести. Тетушка, дорогая, скажите «да»!

Все это было сказано после того, как они уже назначили прогулку на «завтра». Видимо, девицы с острова Маврикия очень похожи на наших, американских, а дражайшая тетушка, сказавшая «я тоже поеду», ничем не отличалась от хорошей тетушки из моей родной страны. Назавтра создалось затруднительное для меня положение, так как я был приглашен на обед к капитану порта Уилсону. Я утешал себя тем, что «Спрей» неминуемо встретит сильную волну, девиц быстро укачает и я сумею вовремя поспеть на званый обед. Но из моих предположений ничего не получилось. Мы отплыли далеко, почти потеряв остров из виду, а девицы только хохотали над

пляшущими за бортом волнами. Я стоял у руля и делал все от себя зависящее, чтобы увеличить качку, и страха ради рассказывал тетушке небылицы о морских змеях и китах. Эта милейшая особа выслушала все мои рассказы о чудовищах и намекнула, что, не рассчитывая на хорошего буфетчика на «Спрее», взяла с собой корзину с таким запасом провизии, что нам хватит на целую неделю.

Чем старательнее «Спрей» укачивал юных леди, тем восторженнее хлопали они в ладоши, вскрикивая: «Как прекрасно скользить по морю!» или «Как чудесен этот остров на таком расстоянии!» Мы отплыли миль на пятнадцать, и только тогда умолкли требования идти дальше. Рассчитывая вовремя попасть в Порт-Луи и поспеть к обеду, я повернул «Спрей» к острову и понесся вдоль берега. Но в этом и заключалась моя ошибка, так как, поравнявшись с бухтой Томбо, пассажиры пришли в восторг и закричали: «Станьте здесь на якорь!» Какой моряк в силах ответить отказом на такую просьбу, и не прошло десяти минут, как «Спрей» стал на якорь. Какой-то молодой человек, стоявший на скале, размахивал шляпой и кричал: «Vive le Spray!»*

* Да здравствует «Спрей»! (франц.).

— Скажите, тетушка, можно ли нам выкупаться у берега? — спросили девицы.

К счастью, тут появился катер капитана порта, шедший нам навстречу, и на этом катере мы переправили девиц на берег, где они выкупались. После купания девицы заявили, что не намерены расставаться со «Спреем», и мне пришлось натянуть над палубой тент из парусов, а прибывший на катере слуга-бенгалец приготовил все к ужину. Было слишком поздно идти в Порт-Луи, и эту ночь «Спрей» с его бесценным грузом провел в бухте Томбо. Ранним утром, когда звезды еще не успели померкнуть, я проснулся и услышал, как девицы молились на палубе.

Несколько позднее снова появился портовый катер, но на этот раз с самим капитаном Уилсоном, который решил привести «Спрей» в порт, так как предполагал, что я очутился в бедственном положении. Было очень трогательно услышать дружеское заявление добрейшего капитана порта: «Я найду «Спрей» и приведу его в порт!» На «Спрее» он обнаружил очень веселых членов экипажа, которые уже приобрели опыт мореходов и умели поднять и закрепить паруса, рассказать назначение всех деталей судна, а кто-то из них даже прикрепил шляпу к кливеру. Как опытнейшие из моряков дальнего плавания они умели вручную выбирать лот, а кое-кто знал, как развернуть судно при боковом ветре. Право, ни на одном корабле нельзя было встретить лучшей команды.

Для Порт-Луи плавание юных леди за пределами гавани было неслыханным событием.

Во время стоянки на Маврикии «Спрей» бесплатно пользовался военным доком; портовые власти улучшили парусное вооружение моего судна. Я считаю нужным поблагодарить друзей, снабдивших меня очень многим, даже мешками сахару, доставленными с одной знаменитой старой плантации.

Использовав начавшееся благоприятное время года и будучи хорошо подготовленным к дальнейшему плаванию, «Спрей» вышел в море 26 октября. Отплыв при слабом ветре, я медленно отдалялся от острова и даже на следующий день все еще видел гору Пюс, находящуюся вблизи Мока. В тот же день я миновал Галлэ и остров Реюньон, где поговорил с подошедшим к «Спрею» лоцманом. Я вручил лоцману почтовый пакет, посланный с острова Маврикия, и поторопился уйти в дальнейший путь, так как била сильная волна и не было смысла приближаться к берегу. От острова Реюньон я взял прямое направление на мыс Сент-Клэр на Мадагаскаре.

Теперь «Спрей» шел в районах, где кончаются пассат-1-ные ветры, и сила ветра, пронесшего мое судно много тысяч миль, иссякала с каждым днем. 30 октября наступил полный штиль, и «Спрей» очутился в мире тишины; к вечеру я убрал паруса и насладился ночным покоем.

31 октября задул легкий восточно-северо-восточный бриз, и к полудню «Спрей» миновал мыс Сент-Мэри. 6, 7, 8 и 9 ноября, проходя Мозамбикским проливом, «Спрей» встретился с сильным юго-западным штормом, и ему пришлось выдержать серьезнейшее испытание, которое можно сравнить только с плаванием в районе мыса Горн. Шторму предшествовала сильнейшая гроза. Начиная с этих мест и вплоть до берега Африки, «Спрей» непрерывно встречался со штормами, которые бросали его в разные стороны, но все же 17 ноября мы достигли порта Наталь.

Это удивительное место служит центром «сада-колонии», и даже город Дурбан является продолжением этих садов. С находящейся на крутом берегу станции просемафорили; «Спрей» находится в пятнадцати милях от берега. Ветер все время крепчал, и когда «Спрей» приблизился на восемь миль, сигнальщик снова просемафорил: «Спрей» убавил парусов. Грот зарифлен и убран за десять минут. Всю работу делает один человек». Я не имел возможности проверить время, в течение которого был зарифлен парус, особенно потому, что, как я уже писал, на моих часах не было минутной стрелки. Я только знаю, что парус был убран с предельной поспешностью. Здешняя газета, сообщая о моей экспедиции, писала:

«Судя по штормовой погоде, свирепствующей у здешних берегов на протяжении последних недель, «Спрей» должен был пережить трудное плавание от Маврикия до Наталя».

Несомненно, любой моряк на любом судне считал бы эту погоду штормовой, но для «Спрея» она не представила больших неудобств, чем обычный ход против ветра.

На столь часто задаваемый мне вопрос, как мне одному удавалось управлять «Спреем», пожалуй, лучше всего ответила одна из дурбанских газет. Я не буду перечислять всего, что было сказано редактором, и ограничусь замечанием по поводу опытности и силы, которые требуются для управления даже таким небольшим судном, как «Спрей». Мне пришлось слышать высказывания человека, называвшего себя моряком и утверждавшего, что «требуется по меньшей мере три человека, чтобы проделывать эту работу». Но всю работу выполнял я один, и притом неоднократно, и вовсе не считал ее трудной. Частенько мне приходилось слышать бессмысленные высказывания о том, что я мог «умереть от усталости».

Вот что писала об этом газета в Дурбане:

Капитан Джошуа Слокам

«Как вчера вкратце сообщалось, позавчера во второй половине дня в порт прибыл совершающий кругосветное плавание «Спрей», экипаж которого состоит из одного человека. Его капитан вошел в пролив, миновал главный причал и стал на якорь в бухте возле старого судна «Форреннер» раньше, чем кто-либо успел появиться на борту «Спрея». Само собой понятно, что приход «Спрея» вызвал интерес у большой толпы зрителей. Искусство, с которым капитан Слокам провел «Спрей» среди судов, занимавших фарватер, является доказательством его

опытности».

В Наталь «Спрей» прибыл на виду у людей, знающих морское дело. На подходах к порту его встретило лоцманское судно — отличный и мощный буксирный пароход, который должен был провести «Спрей» через бар. Дул сильный ветер, и море было слишком бурным, чтобы мое судно могло безопасно идти на буксире. Весь фокус моего входа в порт заключался в том, чтобы внимательно следить за действиями лоцманского парохода; я старался держаться наветренной стороны пролива, правильно скользя по большой волне.

В Дурбане процветали два предприимчивых яхт-клуба, и, познакомившись с их членами, я совершил поездку на роскошной яхте «Флоранс» в обществе капитана Спрэдброу и премьера колонии Гарри Эскомба. Выдвижной киль «Флоранс» бороздил илистое дно, на котором, по словам мистера Эскомба, мистер Спрэдброу собирался сажать картофель. И все же яхта выиграла гонку, хотя и вспахала землю. После поездки на «Флоранс» мистер Эскомб предложил мне провести «Спрей» вокруг мыса Доброй Надежды и намекнул, что он является отличным партнером для игры в крибедж. Но мистер Спрэдброу отговорил меня от этого шага, заметив:

«Вы проиграете ваше судно раньше, чем успеете обогнуть мыс».

Впрочем, остальные собеседники не подтвердили способностей премьера Наталя играть в крибедж до самого мыса Доброй Надежды, даже если бы ставкой при этом был бы **сам** «Спрей».

Должен заметить, что в Южной Африке американский юмор был в ходу, и лучшие американские смешные истории я услышал от здешнего премьера.

Обедая однажды в отеле «Роял» в обществе члена парламента полковника Саундерсона, его сына и лейтенанта Типпинга, я имел возможность познакомиться с мистером Стенли. Великий исследователь только что вернулся из Претории и чувствовал себя прекрасно. Он отлично раскритиковал своим колким пером президента Крюгера. Правда, это не имело особенного значения, так как Пауль Крюгер был способен понимать шутку не больше и не меньше, чем турецкий султан.

Полковник представил меня мистеру Стенли, и я старался, по морскому выражению, идти круче к ветру и не торопиться, так как хотел показаться с наилучшей стороны этому опытнейшему исследователю.

— Какой образец терпения… — сказал он, внимательно посмотрев на меня.

— А кроме терпения ничего и не требовалось… — осмелился ответить я.

После этого Стенли спросил, имеет ли мое судно водонепроницаемые отсеки. Я ответил, что «Спрей» весь водонепроницаем.

— А что будет, если он наскочит на скалу? — спросил он.

— Отсеки ему не помогут, если на избранном мною курсе придется налетать на скалы. «Опрею» надо держаться подальше от скал.

После длительной паузы Стенли задал новый вопрос:

— Что произойдет, если рыба-меч пронзит корпус судна? Само собой разумеется, что, обдумывая опасности, встречающиеся в море, я не исключал и этой, как, скажем, и удара молнии. На вопрос о рыбе-меч я рискнул ответить:

— Первым делом рыбе следовало бы застраховать меч- Полковник пригласил меня на обед на следующий день, и таким образом я вторично встретил мистера Стенли для дальнейшего обсуждения этого вопроса. Но на сей раз знаменитый исследователь даже не намекал на вопросы, связанные с мореплаванием.

Очень странно слышать от ученых или от государственных мужей утверждение, что Земля плоская. Однако трое буров, вдохновленные суждением президента Крюгера, под-. готовили труд, доказывающий нечто подобное. Когда я находился в Дурбане, они приехали из Претории, чтобы воспользоваться моей информацией, и были крайне огорчены, узнав, что мой опыт не может пойти им на пользу. Посоветовав обратиться за советом к духам далекого прошлого, я оставил этих троих мудрецов размышлять над картой, где был нанесен путь, пройденный «Спреем». Впрочем, эта карта была для них бесполезной, хотя и была «плоской» и составлена в меркаторской проекции. На следующий день я встретил одного из этой компании в одежде духовного лица. Он нес большую библию, ничем не отличающуюся от той, которую прочитал я.

— Если вы уважаете слово божье, то обязаны признать, что Земля 'плоская… — привязался он ко мне.

— Если слово божье основано на том, что Земля плоская, то я… — начал я свою отповедь.

— Что?! — вскричал он, теряя самообладание, и принял яростный вид, будто собирается броситься на меня с ассагаем. — Что вы сказали?…

Тут я отскочил в сторону, как бы спасаясь от воображаемого оружия, и я уверен, что если бы сей почтенный, но заблуждающийся фанатик был вооружен, то экипаж «Спрея» умер

бы мученической смертью.

На следующий день я снова увидел его на противоположной стороне улицы и, поклонившись, описал руками окружность. Он ответил мне плавным движением рук, обозначавшим плоскость.

Брошюрка, сочиненная этими трансваальскими географами, содержавшая самые разные доказательства их «теории», была отпечатана и прислана мне по почте раньше, чем я отправился из Африки, чтобы закончить свое плавание вокруг света.

Слабо изобразив невежество здешних ученых мужей, не могу не высказать восхищения их физическими достоинствами. Многое из того, что я наблюдал у трансваальцев и буров, было замечательным. Общеизвестно, что они являются упорными бойцами, что они благородны по отношению к павшим в бою и бесстрашны перед лицом врагов. Упрямый фанатизм, характерный для здешних старомодных чудаков, умрет естественной смертью задолго до того, как мы избавимся от нашего собственного фанатизма.

Нельзя сказать, чтобы в Трансваале пренебрегали вопросами просвещения: английский и голландский языки преподаются наравне, но высокая ввозная пошлина на английские учебники заставляет неимущую часть населения учить голландско-трансваальские понятия о «плоской Земле».

В Дурбане я посетил народные школы и имел удовольствие видеть много смышленых детей.

Но все имеет свой конец. 14 декабря 1897 года экипаж «Спрея», отлично проведя время в Натале, поднял плоскодонку на борт, а «Спрей», воспользовавшись береговым бризом, миновал бар и вышел в открытое море.

ГЛАВА 18

Плавание в стародавние времена вокруг "Мыса штормов". Суровое рождество. Спрей" пришвартовывается на трехмесячный. отдых в Кейптауне. Поездка по железной дороге в Трансвааль. Странные суждения президента Крюгера об экспедиции «Спрея». Его выразительные высказывания. Высокопоставленные посетители на «Спрее». Кокосовое волокно в качестве висячего замка. Любезности, оказанные адмиралом королевского флота. Путь на остров Святой Елены. Земля на горизонте

Теперь мыс Доброй Надежды был самым важным местом, которое мне предстояло обогнуть. От бухты Столовой я мог рассчитывать на свежий ветер, при помощи которого «Спрей» мог бы вскоре добраться до своего дома. В день отплытия из Дурбана заштилело, и я провел время в размышлениях о заключительной части моего плавания. Расстояние до бухты Столовой, куда я намеревался зайти, составляло около восьмисот миль, но район для плавания был небезопасным. В стародавние времена португальские мореплаватели отличались исключительным терпением и на протяжении шестидесяти девяти лет предпринимали попытки обогнуть мыс, прежде чем смогли достичь бухты Альгоа, где матросы устроили бунт. Высадившись на маленьком острове, ныне называемом Санта-Крус, они воздвигли крест и поклялись перерезать глотку капитану, если он попытается вести судно дальше. Полагая, что Земля плоская и что, достигнув ее края, они могут свалиться в пропасть,

восставшие заставили капитана Диаса повернуть вспять и были счастливы, когда вернулись к родным берегам. Год спустя Васко да Гама благополучно обогнул «Мыс штормов», как в те времена называли мыс Доброй Надежды, и в день праздника рождества открыл Наталь*.. Отсюда до Индии путь был уже легким.

* Natal — рождение, рождество (исп.].

Сильные порывистые штормы бушевали в районе мыса даже в это время года и возникали примерно через каждые тридцать шесть часов. Самое большее, чего им удавалось достичь, — это при попутном направлении продвинуть «Спрей» вперед либо (если они были встречными) незначительно отогнать назад.

В день праздника рождества 1897 года я достиг самой южной точки мыса. В этот день «Спрей» пытался буквально встать на голову и дал мне ряд доказательств, что к вечеру он постигнет этот трюк. С раннего утра он начал необычным образом зарываться носом в воду и носиться по волнам. Вынужден отметить это хотя бы потому, что, когда я стоял на бушприте и брал риф у кливера, «Спрей», словно преподнося мне рождественский подарок, трижды окунул меня в воду. Я вымок до нитки, и не сказал бы, что это пришлось мне по вкусу: никогда до сих пор мне не приходилось быть столько раз погруженным в море за такой короткий, скажем трехминутный, промежуток времени. Проходивший мимо английский пароход поднял сигнал: «Желаю счастливого рождества». Видимо, капитан судна был большим шутником, так как его собственное судно раскачивалось с такой силой, что винт показывался из воды.

Два дня спустя, идя рядом с пароходом «Скотсмен», «Спрей» наверстал потерянное время и при попутном ветре миновал мыс Игольный. Смотритель-здешнего маяка обменялся со мной сигналами, а впоследствии, когда я закончил плавание, прислал мне в Нью-Йорк поздравительное письмо.

По мнению смотрителя, плавание мимо его мыса двух столь различных по типу судов является сюжетом, который необходимо запечатлеть на холсте, и он заявил, что картина скоро будет им написана. Должен заметить, что сердца людей, живущих в одиночестве на маяках, становятся отзывчивыми, добрыми и даже поэтическими. Проявление этих свойств неоднократно ощущал «Спрей», проходя мимо суровых берегов, и я, читая поднятые на маяках приветственные сигналы, испытывал глубокую признательность.

За мысом Игольным с запада налетел ещё один шторм, но я увернулся от него, скрывшись в бухте Саймонса. Когда шторм затих, «Спрей» обогнул мыс Доброй Надежды, у берегов которого, по преданию, все еще плавает «Летучий Голландец». С этого

момента мое плавание было в основном закончено, и я понимал, что отныне мое продвижение будет более или менее гладким. В этом месте я пересек рубеж погоды; к северу все было хорошо и ясно, а на юге дождливо и бурно и, как я уже писал, свирепствовали предательские штормы. Оправившись от последней бури, «Спрей» вошел в затишье, образованное Столовой горой, и спокойно простоял до тех пор, пока на рассвете не задул ветер.

Возле Лайонс-Ремп, к «Спрею» подошел буксирный пароход «Алерт», который, не встретив больших пароходов, удовольствовался «Спреем» и отбуксировал его в порт. Море было спокойным, и «Спрей», отдав якорь в бухте напротив Кейптауна, пробыл здесь целый день с единственной целью быть подальше от портовой суеты. Любезный капитан порта прислал за «Спреем» паровой катер, чтобы сразу поставить 1его в док, но я предпочел остаться в одиночестве и покое, 1ятобы обдумать пережитое во время плавания вокруг двух 'великих мысов. На следующее утро «Спрей» встал возле сухого дока Альфреда, где пробыл под наблюдением портовых властей около трех месяцев, пока я совершал поездку по |стране от Саймонстауна до Претории. Колониальная администрация предоставила мне бесплатный проезд по железным дорогам страны. Поездка в Кимберли, Иоганнесбург и Пре-торию была очень приятной. В Претории я встретился с мистером Крюгером — президентом Трансвааля. Президент принял меня очень сердечно, но мой друг судья Бейерс, представлявший меня президенту, имел неосторожность сказать, что я совершил плавание вокруг света, чём было нанесено оскорбление почтенному государственному деятелю. Мистер Крюгер резко заметил судье, что Земля плоская.

— Вокруг света плавать нельзя… — сказал он. — Можно плавать по свету, а не вокруг… Это невозможно… Невозможно…

Больше он не сказал ни слова ни мне, ни судье. Судья посмотрел на меня, а я на неосмотрительного судью, а мистер Крюгер сердито посмотрел на нас обоих. Мой друг судья смутился, а я был в восторге — инцидент мне очень понравился. Это была самая блестящая информация, которую мне удалось получить от Пауля Крюгера, славившегося своими высказываниями. Ведь ему принадлежит выражение об англичанах: «Они сначала помогли мне снять пиджак, а потом встащили с меня брюки». Он также сказал: «Динамит является краеугольным камнем южноафриканской республики». Только люди, высказывающие непродуманные суждения, могут называть президента Крюгера скучным человеком. Вскоре после моего приезда полковник Саундерсон — друг президента Крюгера,

незадолго до этого приехавший из Дурбана, пригласил меня в Ньюленд-Вайньярд, где я встретил много приятных людей.

Его превосходительство губернатор сэр Альфред Мильнер нашел время, чтобы вместе со своими спутниками посетить «Спрей». Осмотрев палубу, губернатор уселся в каюте на ящик, леди Муриэль села на бочку, леди Саундерсон поместилась со шкипером у штурвала, а полковник с фотоаппаратом в руках отъехал на плоскодонке и снял много фотографий «Спрея» и уважаемых гостей… Среди них был королевский астроном доктор Дэвид Гилл, пригласивший меня посетить в ближайший день знаменитую обсерваторию мыса Доброй Надежды. Час, проведенный мною в обществе доктора Гилла, был часом пребывания среди звезд; достижения этого ученого в области фотографирования звезд широко известны. Он: продемонстрировал мне большие астрономические часы своей обсерватории, а я показал ему жестяные часы «Спрея», и мы поговорили на тему о поясном стандартном времени и способах, какими я определял время с палубы моего суденышка без помощи каких-либо часов.

Несколько позже было объявлено, что доктор Гилл будет председательствовать на лекции о путешествии «Спрея», и одно лишь его имя гарантировало мне полный зал. И вправду, зал был набит до отказа, а для многих не нашлось места. Такой успех лекции принес мне столько денег, что я теперь имел и на текущие расходы, и на обратный путь домой.

Возвратившись из поездки в Кимберли и Преторию, я застал «Спрей» благополучно стоявшим в доке, а потом снова отправился в Уорчестер и Веллингтон — города, знаменитые своими колледжами и семинариями. Во всех этих учебных заведениях тамошние дамы задавали вопрос, как можно в полном одиночестве совершить кругосветное плавание. Я высказал предположение, что в будущем появятся даже женщины-лоцманы, которые заменят мужчин, если последние будут отнекиваться от подобной работы.

Проехав сотни миль по равнинам Африки, я видел плодородные, но невозделанные и заросшие кустарником поля, на которых паслись стада овец. Среди огромных, никем не используемых пространств, я почувствовал желание остаться здесь, но, вместо того чтобы насаждать леса и улучшать растительность, я вернулся в док Альфреда к «Спрею», который в целости и сохранности дожидался моего возвращения.

Меня частенько спрашивали, как случилось, что ни мое судно, ни находившееся на нем имущество не были украдены во время стоянок в разных портах, где я оставлял «Спрей» без

всякого присмотра. Прежде всего должен сказать, что «Спрей» очень редко находился в окружении воров. На Кокосовых островах, на Родригесе и в других местах надо было лишь просунуть пучок кокосового волокна в дверную скобу и тем самым дать понять, что хозяина нет дома. Этого было вполне достаточно, чтобы обезопасить свое имущество даже от завистливого взора. Но как только я прибыл на большой остров, стоящий ближе к конечной цели моего путешествия, мне понадобились солидные замки. В первую же ночь пребывания в этом порту все предметы, находившиеся на палубе, исчезли, словно их смыло водой.

Заключительным эпизодом моего пребывания на мысе Доброй Надежды было посещение «Спрея» английским адмиралом Гарри Роусоном и его семьей. В те времена адмирал командовал южноафриканской эскадрой. Адмирал проявил большой интерес к маленькому «Спрею» и его плаванию в знакомом ему районе мыса Горн. Я был в восторге от последовательности задаваемых адмиралом вопросов и воспользовался многими предложениями. Несмотря на существенную разницу в численности подчиненных мне и ему экипажей, его советы оказались полезными.

26 марта 1898 года «Спрей» расстался с Южной Африкой' — страной огромных расстояний и чистейшего воздуха, проведя здесь время с пользой и удовольствием. Пароход «Тигр» отбуксировал «Спрей» со ставшего привычным места стоянки в открытое море, чем оказал мне добрую услугу.

Едва буксирный канат был отдан, как слегка наполнявший паруса утренний ветер совсем затих и «Спрей» закачался на большой зыби. Замечательный вид на Столовую гору и вершины мыса Доброй Надежды искупал однообразие неподвижного состояния. Один из великих мореплавателей (кажется, сэр Френсис Дрэйк), увидев впервые мыс Доброй Надежды, сказал: «Это самое чудесное зрелище и самый величественный мыс, который я когда-либо видел на всем Земном шаре». Вид был действительно прекрасным, но кому охота долго рассматривать одно и то же "место при полном штиле? Вскоре я увидел, что море начинает покрываться короткими волнами — предвестниками ветра. Резвившиеся вокруг «Спрея» тюлени вытаращили на него глаза, когда при первом порыве бриза «Спрей» перестал напоминать ленивую птицу со сложенными крыльями, распрощался с окружающим и поплыл вдаль от горных вершин. Вскоре панорама изменилась, и впереди словно засиял путеводный огонек, ведущий меня к родному дому. Теперь попутчиками «Спрея» на протяжении многих дней стали

дельфины, морские свиньи и рыбы, сумевшие проплывать до полутораста миль в сутки.

Дул юго-восточный, очень благоприятный для «Спрея» ветер, и он уверенно шел отличным ходом, а я зарылся в полученные на мысе Доброй Надежды новые книги и читал сутки напролет. 30 марта я устроил в честь книг постный день и провел его в непрерывном чтении. Я читал, не думая о голоде, ветре и море, считая, что на «Спрее» все благополучно. Неожиданно сильная волна перекатилась через корму и лихо ворвалась в каюту, обдав все, включая читаемую мной книгу. Видимо, наступило время взять рифы, чтобы «Спрей» не валяло на ходу.

31 марта настойчиво дул свежий юго-восточный ветер и «Спрей» шел под зарифленным гротом, кливером и спинакером, прикрепленным к бамбуку, полученному мною в Вайлиме, а я читал чудесные стивенсоновские «Поездки внутри страны»*. «Спрей» легко шел вперед, прыгая среди белогри-вых волн, сопровождаемый скакавшими вокруг дельфинами.

* «Поездки внутри страны» — первая опубликованная Р. Л. Стивенсоном книга о путешествии на лодке по рекам Бельгии и Франции.

Теперь мое судно снова было среди старых знакомцев — летающих рыб, этих интереснейших обитателей моря. Словно стрелы, они выскакивали из волны, распрямляли крылья, скользили по ветру, описывая занятные дуги. Затем они снова касались гребней волн, смачивая свои нежные крылья, и вновь устремлялись в полет. Летающие рыбы скрашивали длинные дни; очень уж занимательно следить за полетами. этих забавных существ, когда в ясный день плывешь по океану.

В таких морях не чувствуешь себя одиноким, а чтение замечательных приключений делает окружающее прекрасным. Например, находясь сейчас на «Спрее», я одновременно ощущал себя на «Аретузе», плывшей по водам Уазы.

Вплоть до 11 апреля «Спрей» быстро проходил милю за милей. В этот день я был разбужен кряканьем редкой в здешних краях птицы-глупыша, как бы вызывавшей меня на палубу и говорившей: «Шкипер, земля на горизонте!» Я выскочил на палубу и в брезжущем рассвете увидел милях в двадцати остров Св. Елены.

Сначала я хотел воскликнуть: «Что это за точка в океане?», так как остров имеет в длину всего лишь девять миль и возвышается на две тысячи восемьсот двадцать три фута над уровнем моря.

Я достал из шкафчика бутылку портвейна и сделал большой глоток за здоровье моего невидимого рулевого с «Пинты».

ГЛАВА 19

На острове ссылки Наполеона. Две лекции. Гость в комнате привидений Плентэшн-Хауза. Экскурсия в исторический, Лонгвуд. Немолотый кофе и козел в роли кофейной мельницы. «Спрей» — несчастливое место для животных. Предубеждение против маленьких собак. Крыса, бостонский паук и сверчок-каннибал. Остров Вознесения

Был полдень, когда «Спрей» стал на якорь в Джемста-уне, и его экипаж «в полном составе» съехал на берег засвидетельствовать почтение его превосходительству губернатору острова сэру Р. А. Стерндейлу. Когда я высадился на берег, его превосходительство сердечно меня приветствовал и заметил, что в нынешнее время редко можно в этих краях увидеть человека, совершающего кругосветное плавание. Меня сразу пригласили прочитать две лекции о моем путешествии:

одну в Гарден-Холле для жителей Джемстауна, а другую для офицеров гарнизона и их друзей в расположенном в горах, в одной-двух милях отсюда Плентэшн-Хаузе, являвшемся резиденцией губернатора.

Наш почтенный консул мистер Пул представил меня собравшимся в резиденции и в своем вступительном слове утверждал, что легендарный морской дракон был по происхождению янки.

Экипаж «Спрея» был замечательно принят губернатором, и я провел в Плентэшн-Хаузе несколько дней. По распоряжению его превосходительства, дворецкий поместил меня, словно принца, в одну из дворцовых комнат, называемую «западной», которая якобы посещалась привидениями. Губернатор проверил, не допущено ли ошибки при предоставлении мне комнаты, и рассказал о всех привидениях, которых лично видел или о которых слышал. Он заявил, что все привидения, кроме одного,

ему известны и, пожелав мне приятных сновидений, выразил надежду, что я буду иметь честь встретиться с неизвестным призраком, обитающим в западной комнате. На протяжении всей прохладной ночи я не гасил свечу и поглядывал из-под одеяла, надеясь встретиться лицом к лицу с великим Наполеоном. К сожалению, я видел только расставленную в комнате мебель и подкову, прибитую над дверью, что была как раз напротив моей кровати. На острове Св. Елены все связано с воспоминаниями о трагедии корсиканца.

На следующий день губернатор проехал со мной в коляске по всему острову. В одном месте дорога идет среди уступов гор и ущелий и так извивается, что образует зигзаг, где одна полоса дороги отдалена от другой всего на несколько ярдов. Несмотря на извилистость и крутизну, дороги отличны, и я удивлялся количеству затраченного на них труда. На вершинах гор воздух был прохладным и бодрящим. Мне рассказывали, что с той поры как отменена смертная казнь через повешение за обычные преступления, здесь никто не умирает, разве что по старческой немощи свалится с обрыва или будет придавлен камнями, срывающимися с горных вершин.

В давние времена на острове Св. Елены якобы водились ведьмы, но их находили немало и у нас, в Америке, во времена Коттона Мэзера.

В настоящее время ничего не слышно о каких-либо преступлениях, и в знак того, что на протяжении целого года в суд не поступило ни одного уголовного дела, судейские чиновники преподнесли губернатору пару белых перчаток.

Вернувшись из губернаторской резиденции в Джемстаун, я отправился с моим земляком мистером Кларком в Лонгвуд — дом Наполеона. Французский консул господин Морилло отлично следит за сохранностью этого места и всех построек. Семья консула состояла из жены и взрослых дочерей; все они уроженки здешних мест, отлично воспитаны и прожили здесь долгие дни, месяцы и годы в полном удовольствии, не видев ничего, что находится за линией горизонта.

20 апреля «Спрей» был готов выйти в море. Перед отплытием я завтракал с губернатором и его семьей, а ранним утром супруга губернатора леди Стерндейл прислала мне на дорогу огромный слоеный пирог с фруктовой начинкой. Я ел его очень бережливо, но, к сожалению, он не мог сохраниться так долго, как мне того хотелось. Последний кусок пирога я съел за утренней чашкой кофе в Антигуа (Вест-Индия), что все же надо считать своеобразным рекордом. В давние времена, когда я уходил в первое плавание, моя сестра, жившая на острове в заливе Фанди,

испекла мне в дорогу пирог, который просуществовал столько же времени, как и губернаторский, то есть сорок два дня. После завтрака у губернатора на «Спрей» была доставлена правительственная почта, которую я должен был отвезти на остров Вознесения. С прощальным визитом на «Сирей» прибыл мистер Пул с дочерью; они пожелали мне счастливого плавания и преподнесли корзину фруктов. Только поздним вечером, крайне неохотно расставаясь с новыми друзьями, я выбрал якорь и взял курс на запад. Свежий ветер наполнил паруса «Спрея», и я долго смотрел на огонь, зажженный в знак прощания на здании Плентэшн-Хауза. Потом очертания острова слились с общим сумраком ночи, а к полуночи сигнальный огонь исчез за линией горизонта.

Когда настало утро, земли нигде не было видно, и день начался как обычно, если не считать небольшого инцидента. Дело в том, что губернатор Стерндейл подарил мне мешок кофе в зернах, а американец Кларк доставил на борт «Спрея» живого козла, который должен был, по его мнению, бодать кофейный мешок и дробить зерна. Мистер Кларк утверждал, что козел составит' мне отличную компанию, ничуть не хуже собаки. Вскоре я понял, что моего компаньона по плаванию, этого рогатого пса, лучше всего накрепко связать. Но тут я допустил ошибку, связав его канатами, вместо того чтобы приковать цепью к мачте. Правда, в первый день, пока козел не освоился с морской качкой, мир не нарушался, но стоило ему приобрести «морские ноги», как он в силу врожденной привычки начал питаться подножным кормом. Вскоре это олицетворение дьявола грозило сожрать все, начиная от бом-кливера и до кормовой шлюп-балки. Это был самый злой и вредный пират, какого я- встречал в моей морской жизни. Воспользовавшись тем, что я работал на носу, будучи в твердой уверенности, что разбойник накрепко привязан на палубе к помпе, он сожрал в моей каюте карту Вест-Индии. К сожалению, на «Спрее» не было ни одного каната, который мог бы противостоять зубам проклятого козла.

С самого начала путешествия было ясно, что на борту «Спрея» мне не везет с животными. Например, у меня был сухопутный краб с Кокосовых островов, который ухитрился. просунуть клешню сквозь прутья клетки и разорвать в клочья висевшую рядом рабочую куртку. Ободренный успехом, он разломал клетку и спрятался где-то в каюте. С тех пор он принялся систематически рвать в куски разные вещи, а однажды ночью даже угрожал моей жизни. Я очень хотел доставить краба живым к себе на родину, но это оказалось невыполнимым.

Вскоре козел сожрал мою соломенную шляпу, и когда мы

прибыли в порт, мне пришлось ходить с непокрытой головой. Этот поступок окончательно решил его судьбу. 27 апреля «Спрей» достиг острова Вознесения, гарнизон которого живет в условиях экипажа военного корабля. Не успел островной боцман подняться на борт «Спрея», как мятежный козел прыгнул в его шлюпку и оказал неповиновение боцману и его команде. Я попросил матросов высадить козла на берег, что они с удовольствием выполнили. Тут он попал в руки бравого шотландца, который его уже не выпустил.

С того дня мне снова было суждено плавать по далеким морям в полном одиночестве, и не могу сказать, что это плохо на мне отозвалось; наоборот, никем не потревоженные размышления в замечательные часы плавания сделали меня более мягкосердечным и отзывчивым.

Плавая в одиночестве в очень мрачных районах мыса Горн, я не обнаружил в себе ни малейшей склонности лишать жизни любое живое существо, разве только в целях самообороны. Эта черта характера, свойственная всем отшельникам, усиливалась на протяжении плавания, и под конец **мне** даже опротивела мысль о необходимости убийства съедобных животных. Правда, на островах Самоа я с удовольствием кушал жареных цыплят, но категорически воспротивился предложению взять с собой в Дорогу живых кур, чтобы их затем резать и жарить. Миссис Стивенсон, услышав мой протест, согласилась, что резать и съедать спутников по плаванию — это граничит с убийством и каннибализмом.

Что касается комнатных животных, то на «Спрее» не было места для большой и породистой собаки, а всякие мелкие шавки ассоциируются у меня с заболеванием бешенством. Мне пришлось быть свидетелем смерти от этой страшной болезни одного крепкого молодого немца, а также слышать о смерти по той же причине человека, имевшего со мной дела по страховым операциям. В другой раз я видел, как экипаж судна залез на рангоут, спасаясь от собаки, носившейся в припадке бешенства по палубе. Поэтому я решил, что экипажу «Спрея» не следует подвергать себя риску из-за какой-то собаки и, несмотря на некоторую предвзятость суждения, отвечал следующим образом на часто задаваемый мне вопрос: собака и я не могли бы долго вместе прожить на судне.

Кошка — более безобидное, хотя и не слишком общительное существо, но, право, кошке нечего было бы делать на борту «Спрея». На Кокосовых островах на борту «Спрея» появилась крыса, а еще одна вместе с сороконожкой залезла в трюм во время стоянки на острове Родригес. Одну крысу я выгнал с судна,

а другую изловил. Вот как это было: для первой крысы я начал сооружать хитроумный капкан, твердо рассчитывая, что крыса в него попадется и будет уничтожена. Однако храбрый грызун не дал себя обмануть и, поняв намек, удалился на берег в тот самый день, когда капкан был закончен.

Существуют традиционные методы уничтожения крыс на корабле, но к крысе, залезшей ко мне на острове Родригес, я отнесся терпеливо, и только нарушение дисциплины повлияло на крысиную судьбу. Однажды ночью, когда я спал, а судно шло своим направлением, крыса принялась лазить по мне, начав путешествие с моей головы, а тут я очень чувствителен, Спал я чутко и, прежде чем она достигла моего носа, крикнул: «Крыса!», схватил ее за хвост и выбросил в море.

Что касается сороконожки, то я ничего не знал о ее присутствии, пока, подобно крысе, она не поползла по моей лысине и не укусила в темя. Этого я также не мог потерпеть.

Против болезненного укуса я применил чуточку керосина, и все прошло. С того момента присутствие какого-либо живого существа стало мешать моему одиночеству.

На моем судне не было ни одного насекомого, если не считать бостонского паука, его супруги и целого выводка молодых паучков. Впрочем, должен заметить, что на последнем этапе плавания по Индийскому океану я страдал от комаров, которые сотнями появлялись из лившей с небес дождевой воды. Стоило бочке с дождевой водой простоять на солнце пять дней, как раздавалась хорошо мне знакомая музыка комариного жужжания, которую слышишь повсюду, от Аляски до Нового Орлеана.

Находясь в Кейптауне, я услышал за обедом пение сверчка, и мой хозяин мистер Брэнскомб вызвался поймать для меня парочку сверчков. На следующий день на «Спрей» была прислана коробка с надписью: «Плутон и Бездельник». Я поставил коробку в ящик нактоуза. Сверчки оставались несколько дней без пищи, так как никто толком не знает, чем их надо кормить. По-видимому, «Плутон» был каннибалом, так как, открыв ящик, я обнаружил на дне только крылышки бедного «Бездельника». История имела печальный конец и для «Плутона» — он лежал недвижимо на спине, без всякой надежды когда-либо застрекотать.

Остров Вознесения, где был высажен козел, называют «каменным фрегатом королевского флота», и он является опорной базой южноафриканской эскадры. Остров находится на 7°55 южной широты и 14°25 западной долготы и расположен в самом центре юго-восточных пассатов, на расстоянии восьмисот сорока

миль от берегов Либерии. Остров представляет собой массив вулканического происхождения, как бы выброшенный со дна океана, и достигает 2818 футов над уровнем моря. Этот стратегический пункт принадлежит Англии. На вершине острова, зачастую закрытой облаками, имеется небольшой участок плодородной земли, где организована научно поставленная ферма, управляемая джентльменом из Канады. Там пасутся овцы и рогатый скот, предназначенный для нужд местного гарнизона. Здесь же устроено большое хранилище пресной воды; короче говоря, эта груда лавы и пепла снабжена и укреплена так, что может выдержать любую осаду.

Вскоре после прибытия «Спрея» я получил записку от начальника острова капитана Блексленда, в которой он благодарил меня за доставленную правительственную почту с острова Св. Елены и просил позавтракать с ним, его супругой и сестрой в здании штаб-квартиры, расположенной неподалеку. Вряд ли нужно пояснять, что я сразу воспользовался гостеприимством капитана.

У пристани меня ожидала коляска, а широко улыбающийся матрос взял лошадь под уздцы и повел ее в направлении стоящего на горе капитанского дома. Лошадь о" н вел с такой осторожностью, будто в коляске ехали по меньшей мере лорд Адмиралтейства вместе с губернатором; с такой же осторожностью я был отвезен обратно.

На следующий день я отправился посетить закрытую облаками вершину горы, и мне была предоставлена та же коляска и тот же старый матрос, который опять повел лошадь под уздцы. Думаю, что на всем острове не было ни одного человека, столь способного передвигаться пешком, как я. Матрос это, конечно, знал. В конце концов я предложил ему поменяться со мной местами.

— Дайте мне поводья, а сами следите, чтобы лошадь не понесла.

— О, великий каменный фрегат! — воскликнул матрос. — Эта кляча никогда не двигается быстрее черепахи, и если бы я ее не тянул за уздцы, мы никогда не достигли бы порта.

Большую часть крутой дороги я прошел пешком, и мой гид — стопроцентный моряк — стал моим другом.

Достигнув вершины, я встретился с мистером Шенком — канадским фермером — и его сестрой, жившими среди скал в уютном и добротном доме. Мистер Шенк показал мне всю ферму, проведя с одного поля на другое, сквозь туннель, пробитый в выступе горы. Он рассказал, что потерял много коров, волов и овец, погибших при лазании по крутым скалам. Зачастую одна

корова сбрасывает другую с обрыва, чтобы иметь возможность пройти на пастбище. Видимо, животные на этом острове ведут себя так же, как человеческие существа, которые считают мир слишком тесным.

26 апреля, пока я находился на берегу, развело сильную волну и не было возможности отъехать от берега. «Спрей» надежно стоял на рейдовой бочке и находился на глубокой воде вдали от всех бурунов; поэтому я спокойно сидел в отличном помещении казарм и слушал занимательные рассказы офицеров «каменного фрегата».

К вечеру 29 апреля море утихло, и я отправился на «Спрей», чтобы все подготовить к отплытию, которое было намечено на следующее утро.

Я провел здесь, в центре океана, самую тщательную проверку списка судового экипажа «Спрея». Очень мало кто его оспаривал, и вряд ли его будут оспаривать, но действуя в интересах тех, кто бы пожелал это сделать, я формально засвидетельствовал, что на борту «Спрея», совершающего кругосветное плавание, всего лишь один человек. Для этой цели было приказано заместителю начальника острова лейтенанту Игле явиться в день отплытия на «Спрей», произвести задымление всех помещений, сделать невозможным ни для кого спрятаться в корпусе судна и тем удостовериться, что имеется всего лишь один член экипажа. Многим такое свидетельство может показаться излишним при наличии ряда официальных документов, выданных многими консульствами, санитарными инспекциями и таможнями, но описание моего плавания может попасть в руки людей, не знающих, чем занимаются указанные мною учреждения и насколько тщательно проверяются судовые документы, когда карантинные свидетельства в порядке.

После того как лейтенант составил соответствующий документ, «Спрей» охотно двинулся в путь, подальше от этих разрушаемых морем скал. Прохладный и бодрящий пассат помчал судно по курсу.

8 мая 1898 года «Спрей» пересек тот курс, но на этот раз по пути домой, которым проходил в начале плавания 2 октября 1895 года. Ночью «Спрей» прошел несколько южнее острова Фернанду ди Норонья, и я не смог его увидеть. Я был вполне удовлетворен сознанием того, что «Спрей» совершил кругосветное плавание, и меня вовсе не беспокоил вопрос, какую выгоду можно извлечь из совершенной в одиночку экспедиции.

Я сказал самому себе: пусть будет, что будет, а плавание является рекордным. Круг замкнулся.

ГЛАВА 20

Благоприятное течение в районе мыса Сан-Роки, Бразилия. Общее внимание на море приковано к испано-американской войне. Обмен сигналами с военным кораблем «Орегон». Мимо Чертова острова. «Спрей» снова видит Полярную Звезду. Маяк Тринидада. Чудесная встреча в Гренаде. Беседа с дружески настроенными слушателями

10 мая состояние моря сильно изменилось, и больше не могло быть сомнений, если только они вообще у меня были, в Отношении долготы, на которой я находился. Непривычная, давно позабытая рябь течения звучно плескалась вдоль бортов «Спрея», и, слушая приятную уху мелодию, я спокойно сидел на месте, покуда «Спрей» шел своим направлением. Рябь, образуемая течением против ветра, убеждала меня в том, что «Спрей» находился невдалеке от мыса Сан-Роки и вошел в полосу течения, огибавшего этот мыс. Мы, старые моряки, считаем, что пассатные ветры создают здесь течение, направление которого определяется очертаниями берегов Бразилии, Гвианы, Венесуэлы и, как кое-кто утверждает, всей доктриной Монроэ.

На протяжении некоторого времени дул свежий пассат, и сила течения достигла максимума в сорок миль в сутки. Прибавляя эту цифру к показаниям лага, можно было считать, что «Спрей» проходит до 180 миль в сутки. Берегов Бразилии я не видел, хотя шел от них всего в нескольких лигах, все время держась бразильского течения.

Я не знал о начавшейся войне с Испанией и что при встрече с испанцами меня могли захватить в плен. В Кейптауне многие утверждали, что война неминуема, и говорили: «Испанцы вас поймают… они вас обязательно схватят!» Всем этим людям я отвечал, что если меня и схватят, то добыча не будет велика. Даже в момент наивысшего напряжения, когда случилась

катастрофа с «Мэн», я не считал, что война начнется;

впрочем, я мало смыслю в политике.

14 мая, проходя несколько севернее экватора, на меридиане устья реки Амазонки, я увидел мачту, на которой развевался звездно-полосатый флаг; вслед за мачтой, на горизонте появились очертания похожего на крепость военного корабля «Орегон». Когда корабль подошел ближе, я увидел поднятый на нем сигнал «С В Т», что означает: «Не видели ли испанских военных кораблей?» А ниже сигнала виднелся огромный, больше чем грот «Спрея», ярко-желтый… испанский флаг. С той поры меня по ночам терзали кошмары.

Сначала я не мог разобрать сигналы, подаваемые «Орегоном», так как он шел на расстоянии двух миль от меня, а бинокля у меня не было. Я подождал, покуда «Орегон» подойдет ближе, прочитал сигнал и поднял в ответ сигнал «нет!». Я не встречал испанских военных кораблей, да и не искал встречи с ними. Потом я просигналил: «Будем держаться вместе для взаимной защиты», но капитан Кларк не счел нужным согласиться. Может быть, он не разобрал мои маленькие сигнальные флажки. Как мне потом рассказывали, «Орегон» помчался на всех порах искать встреч с испанскими кораблями. Когда «Спрей» проходил мимо «Орегона», он трижды приспустил свой великолепный флаг в ответ на приспущенный флаг моего судна.

В тот вечер я долго размышлял об опасностях войны, возникших перед «Спреем» после того, как он преодолел все или почти все трудности мореплавания. В конце концов чувство надежды взяло верх над всеми моими опасениями.

17 мая по носу с подветренной стороны показался Чертов остров, и «Спрей», только что вышедший из полосы шторма, прошел совсем близко. Ветер со значительной силой прижимал меня к берегу, на котором я ясно различал темно-серые постройки. В этом мрачном месте не видно было флага или вообще каких-либо признаков жизни.

К концу дня французский барк, шедший в крутой бейде-винд левым галсом в направлении Кайенны, показался из-за горизонта и быстро скрылся. «Спрей» тоже шел возможно круче к ветру, но правым галсом, всячески стараясь брать мористее, так как сильная волна прижимала его слишком близко к берегу. Я был готов умолять ветер, чтобы он изменил направление.

Плавая по безбрежным просторам океанов, я достаточно наслаждался попутным ветром и сейчас задал себе вопрос;

справедливо ли, чтобы ветер повернул в нужную мне сторону, когда французскому барку это вовсе не было с руки, особенно потому, что ему пришлось бы преодолевать встречное течение?

Однако в душе я сказал: «Боже, пусть все останется так, как оно есть, но не помогай французу, ибо, помогая ему, ты губишь меня».

Я вспоминаю, как еще юнгой я частенько слышал от одного капитана, что после его горячих молитв ветер иногда полностью менял направление и из юго-восточного становился северо-западным. Капитан был очень милым человеком, но вряд ли его россказни умножат славу создателя всех ветров. Насколько я помню, капитан имел дело не с устойчивыми пассатными, а с переменными ветрами, а при этих ветрах, если не жалеть времени на молитвы, то раньше или позже можно дождаться изменения направления ветра. Да еще вот что: может быть, брат этого капитана плыл в то же самое время в противоположном направлении и ветер его вполне устраивал? Впрочем, на свете все так.*

* Епископ Мельбурнский не желал тратить времени на молитву о ниспослании дождя, а советовал прихожанам экономнее расходовать воду после окончания сезона дождей. Точно так же мореход должен экономно пользоваться ветром, держась наветренной стороны.

В судовом журнале «Спрея» за 18 мая 1898 года имеется следующая запись: «Сегодня вечером, находясь на 7°13 северной широты, я впервые после почти трехлетнего перерыва увидел Полярную Звезду». В этот же день «Спрей» прошел по лагу 147 миль. К этому я прибавил тридцать пять миль на попутное течение.

20 мая, ко времени захода солнца, показался остров Тобаго, находящийся на некотором расстоянии от устья реки Ориноко и имеющий протяженность с севера на юг около 22 миль. Теперь «Спрей» быстро направлялся домой. Поздней ночью, идя при свежем ветре вдоль берегов острова Тобаго, я был испуган неожиданным и близким ревом бурунов. Быстро приведя судно к ветру, взял дальше от берега, а затем, сделав поворот оверштаг, снова приблизился к острову. Обнаружив, что подошел слишком близко, я снова отвернул мористее, но уйти от опасности мне не удалось. Каким бы направлением ни продвигался «Спрей», повсюду на его пути стояли скалы, пройти мимо которых можно было только впритирку, и я с тревогой следил, как «Спрей» борется с течением. Час шел за часом, и я видел, как через определенные промежутки времени на гребнях волн вспыхивали отблески света и каждый раз они становились ближе и ближе.

По-видимому, я попал в район кораллового рифа, о котором не имел ни малейшего представления. Хуже всего, что рифов было несколько, и они образовывали закрытую бухту, куда меня тащило течение. Стоило мне очутиться в этой бухте, и

кораблекрушение было бы неминуемым. В этих краях я не был с тех пор, как плавал юнгой.

Я проклинал тот день, когда позволил погрузить на борт «Спрея» козла, сожравшего карту здешних берегов. Я напряг все мои познания и припомнил все, что касалось гибели кораблей на подводных рифах, вспомнил о пиратах, находивших пристанище среди коралловых островов, где гибель кораблей была неизбежной, но я не мог вспомнить буквально ничего, что имело прямое отношение к острову Тобаго. На память мне пришло даже описываемое в романе кораблекрушение Робинзона Крузо, но там ничего не говорилось о рифах, и Крузо заботился лишь о том, чтобы сохранить порох сухим.

— Снова ревет… — кричал я. — Но как близко сейчас сверкнул отблеск! А этот бурун, он совсем рядом с бортом! Но ты его проскочишь, старик «Спрей»! Вот он уже на траверзе! А вот еще одна волна! Еще одна такая, и ты останешься без киля и шпангоутов!…

И тут я похлопал «Спрей» по транцу в знак одобрения его умения избежать опасности; огромная волна, гораздо большая, чем предыдущие, подбросила «Спрей» выше обычного, и судно перескочило через риф. Меня отбросило на скрученную бухту троса, и, лишенный дара речи от изумления, я пришел в неописуемый восторг. О, лампа Аладдина! О, мой собственный рыбачий фонарь! Ведь смутившие меня отблески на волнах были отражением света маяка, находившегося в тридцати милях на острове Тринидад. Теперь я видел его на горизонте, и с какой радостью я его разглядывал.

Дорогой папаша Нептун! Если мне предстоит еще пожить на свете после этой длительной жизни, проведенной на море, среди коралловых рифов, то я всегда буду помнить об этом последнем рифе.

Весь остаток ночи мне повсюду чудились рифы, и я все время ждал, что «Спрей» с ними столкнется. До самого рассвета я плавал взад и вперед, оставаясь на одном и том же месте, и всему виной было отсутствие карты. Сожалею, что я своевременно не приколотил к мачте шкуру козла с острова Св. Елены.

Теперь мой путь лежал в направлении острова Гренада, куда я вез письмо с острова Маврикия. 22 мая около полуночи я подошел к острову и стал на якорь вблизи Джорджтауна. 23 мая, когда наступил рассвет, я вошел во внутреннюю гавань.

Плавание от мыса Доброй Надежды до этих мест заняло сорок два дня; это был хороший переход, и я снова низко поклонился рулевому с «Пинты».

Когда я был в Порт-Луи, леди Брюс сказала, что Гренада —

очаровательный остров и что по пути домой мне следует его посетить. Прибыв сюда, я обнаружил, что меня ожидают.

— Как это может быть? — удивленно спросил я.

— Мы слышали, что вы побывали на Маврикии, — ответили мне. — А после Маврикия и встречи с нашим прежним губернатором Чарлзом Брюсом мы не сомневались, что вы зайдете в Гренаду.

После такой милой встречи у меня сразу же установились дружеские отношения со всеми жителями.

28 мая «Спрей» покинул Гренаду и пошел под прикрытием Антильских островов. 30 мая я прибыл к острову Доминика и, осторожности ради, стал на якорь у карантина. У меня по-прежнему не было карты, так как в Гренаде я не смог ее достать. Впрочем, здесь меня ожидало такое же разочарование, и вдобавок произошло недоразумение с выбором места стоянки.

Ни в районе карантина, ни на торговом рейде не было ни одного судна, а потому было все равно, где остановиться. Но тут появился черномазый парень — вроде как бы помощник капитана порта — и приказал мне перейти в другое место, которое я уже обследовал и которое мне не понравилось, так как там прибой был значительно сильнее. Поэтому, вместо того чтобы поднять паруса и сразу перейти на указанную мне стоянку, я заявил, что двинусь с места только после того, как меня снабдят картой.

— Прежде чем вы что-нибудь получите, потрудитесь перейти на другое место… — настаивал парень и громко, в расчете на то, что его услышат на берегу, крикнул: — И притом немедленно!…

Вместо того чтобы взяться за паруса, экипаж «Спрея» продолжал спокойно сидеть на фальшборте, и это вызвало дружное ржание зрителей, торчавших на берегу, а представитель портового начальства пришел в ярость и заорал громче прежнего:

— Здесь карантинная стоянка, говорят вам!…

— Отлично, генерал… — ответил я. — Мне как раз охота посидеть в карантине.

— Ладно, хозяин!… — кричали с берега… — Сиди в карантине,

— Заставь этого белого дурака убраться оттуда!… — кричали другие.

Короче говоря, половина зрителей была за меня, а половина против. Тут представитель порта, доставивший столько развлечения присутствующим, капитулировал и, убедившись в моем непреклонном желании оставаться в карантине, послал за каким-то очень важным мулатом. Тот, накрахмаленный с головы до пят, вскоре появился у борта «Спрея», стоя в шлюпке с очень важным видом.

— Карту!… — крикнул я, увидев, что посетитель держится за поручни. — У вас есть карта?…

— Нет, сэр… — ответил он менее спесиво. — Карты не водятся на этом острове…

Не усумнившись в правильности его информации, я сразу выбрал якорь и, как это было задумано с самого начала, отплыл к острову Сент-Джонс (Антигуа), куда прибыл 1 июня, пройдя с большой осторожностью серединой пролива. При входе в гавань «Спрей» был встречен паровым катером, на котором находились портовые чиновники во главе с губернатором Наветренных островов Френсисом Лемингом. К радости экипажа. Спрея», губернатор приказал портовому офицеру отбуксировать мое судно в порт.

На другой день губернатор с супругой вместе с капитаном английского флота Бэрром нанесли мне визит. Так же как и на Гренаде, мне бесплатно предоставили помещение суда и в высшей степени любознательная аудитория переполнила зал, чтобы послушать рассказ о том, какие моря пересек «Спрей» и какие страны он посетил.

ГЛАВА 21
Отъезд домой. В штилевом поясе. Море водорослей. Унесенный ветром кливер-штаг. Ураган приветствует меня невдалеке от острова Файр. Изменение плана. Прибытие в Ньюпорт. Окончание плавания протяженностью в 46000 миль. Снова в Фэрхейвене

4 июня 1898 года «Спрей» в последний раз отметил судовые документы в американском консульстве, свидетельствовавшие о том, что судно, управляемое одним человеком, совершило кругосветное плавание. Перед тем как вернуть мне судовые документы, американский консул мистер Хант, так же как и генерал Роберте в Кейптауне, написал в них краткую оценку проделанной мною экспедиции. В настоящее время этот документ хранится в государственном казначействе в Вашингтоне.

5 июня 1898 года «Спрей» отплыл домой, взяв направление на мыс Гаттераса. 8 июня «Спрей» шел строго по курсу с юга на север и находился на $22^{0}54'$ северной широты, а долгота была той же, что и в полдень. Принято думать, что очень жарко идти морем под отвесными лучами солнца, но это вовсе не так. Когда дует ветер, а море покрыто рябью, термометр показывает вполне терпимую температуру. Зачастую в городах или на песчаных берегах, расположенных в более высоких широтах, гораздо жарче.

Обрадовавшийся «Спрей» отличным ходом шел домой, пока не добрался до «конских широт»*, где его паруса безжизненно повисли. Я постоянно забывал об этой штилевой полосе и даже относился к ней как к выдумке, но теперь не только убедился в ее существовании, но столкнулся с трудностями ее преодоления. Перечень пережитых мною опасностей плавания в океанах был бы неполным, если бы, помимо пыльных бурь у берегов Африки, «кровавых дождей» Австралии и риска, связанного с войной возле родных берегов, мне не удалось бы познакомиться со штилем «конских широт». Впрочем, я не утерял способности философски спокойно относиться к происходящему, что свойственно не

каждому, особенно когда он приближается к воротам собственного дома. Испытание моего спокойствия длилось восемь суток, и на протяжении этого времени я все вечера проводил на палубе, читая при свете свечи. Не было ни малейшего дуновения ветерка, а море было монотонно спокойным. На протяжении трех суток я наблюдал на горизонте заштилевшее судно.

* «Конскими широтами» называется штилевая полоса 30–35° в Атлантическом океане.

Морские водоросли — саргассы обычно плавают большими скопищами или же ветер гонит их длинными полосами. Теперь они сбились в огромные поля, среди которых передвигались разные большие и малые живые существа. Очень забавными были крошечные морские коньки, которых я набрал полную бутыль и привез домой.

18 июня задул сильный юго-западный шторм, и саргассы снова разделились на полосы. В этот день ветер был слишком сильным, а море чересчур бурным. Очутившись в самом центре беспокойного Гольфстрима, «Спрей» принялся скакать по волнам, словно превратился в бурого дельфина. Как бы стараясь наверстать упущенное время, он устремился по самым бурным местам, и тут в результате неожиданных ударов и чрезмерного напряжения его такелаж начал сдавать. Прежде всего лопнула стропка грота-шкота, затем блок дирик-фала.

Надо было все починить и взять рифы, что я и сделал, как только «весь экипаж» выбежал на палубу «Спрея».

19 июня была хорошая погода, но с утра 20-го числа задул штормовой ветер, который при встречной волне создал неописуемый беспорядок. Пока я раздумывал, убрать ли паруса, кливер-штаг порвался у топа мачты и вместе с кливером и со всем такелажем упал прямо в море. Мне впервые довелось увидеть, как падает наполненный ветром парус и образуется пустота там, где должен был находиться парус. Я сразу побежал на нос, чтобы успеть спасти парус раньше, чем его унесет набегающей волной или утащит под киль моего судна. Проделанная мною менее чем за три минуты работа показала, что к концу экспедиции я ничуть не стал слабее и что, находясь всего лишь в нескольких градусах широты от дома, я мог рассчитывать закончить плавание, не прибегая к услугам лекарей. Право, мое здоровье было отличным, если я так расторопно мог двигаться по палубе. А вот мог ли я лазить по мачте? Надо сказать, что великий Нептун подверг меня теперь серьезным испытаниям, так как мачта гнулась, как камышинка, и лезть по ней было очень трудно. Все же при помощи талей и имевшихся у меня в запасе блоков и тросов штаг был заведен, и вскоре зарифленный кливер стоял, как солдат на

посту, и я продолжил плавание к родным берегам. Если бы мачта «Спрея» не имела добротного степса, то в момент поломки дело приняло бы дурной оборот. Тщательная постройка судна сослужила мне хорошую службу.

23 июня я почувствовал себя бесконечно усталым от непрерывных и неблагоприятных шквалов и капризно вспененного моря. На протяжении многих дней я не встретил ни одного судна, хотя в этих краях вполне мог бы рассчитывать плыть в обществе какой-нибудь шхуны. Вместо этого я слышал только вой ветра в снастях «Спрея», да удары волн о борт, которых я наслушался вволю на протяжении всего плавания. Но теперь мне и «Спрею» казалось, что это длится слишком долго.

К полудню с северо-запада налетел зимний шторм, совершенно неуместный в конце июня, да еще когда плывешь Гольфстримом. Сильный град барабанил по «Спрею», молнии сверкали в облаках, и не отдельными вспышками, а непрерывным потоком.

День и ночь я вел «Спрей» ближе к берегу, и 25 июня невдалеке от острова Файр «Спрей» попал в ураган, который за час до этого пронесся над Нью-Йорком, где повредил здания и превратил в щепки много деревьев. Даже стоявшие у причалов суда были сорваны со своих мест и при столкновении друг с другом получили серьезные повреждения. Это был самый сильный ураган, который мне повстречался на протяжении плавания. Вовремя распознав его приближение, я принял все меры и встретил ураган с голой мачтой, но все же «Спрей» при встрече дрожал как в лихорадке. В разгар шторма мне не оставалось ничего другого, кроме размышления о бессилии человека в такую бурю. Невдалеке от Мадагаскара пришлось перенести сильнейшую грозу, но она была совсем не похожа на то, что происходило сейчас. Молнии сверкали непрерывно, и казалось, что они наносят удары повсюду.

Когда гроза утихомирилась, я, вместо того чтобы продолжать идти курсом на Нью-Йорк, взял лево руля и направился к берегу, чтобы где-нибудь в безопасной гавани обдумать все происходящее. Плывя с зарифленными парусами, «Спрей» подошел к берегам Лонг-Айленда, где я побыл некоторое время и посматривал на появлявшиеся тут и там огни каботажных судов. Думы о почти завершенной экспедиции полностью овладели мною; на память приходили какие-то мелодии, и вскоре я заметил, что чаще всего напеваю слова из песни, которую нередко пела одна милейшая женщина в те дни, когда я в Фэрхейвене сооружал моего «Спрея».

Волны и ветры гнали меня,
Но мое маленькое судно
Победило и неистовые ветры
И бурные волны…

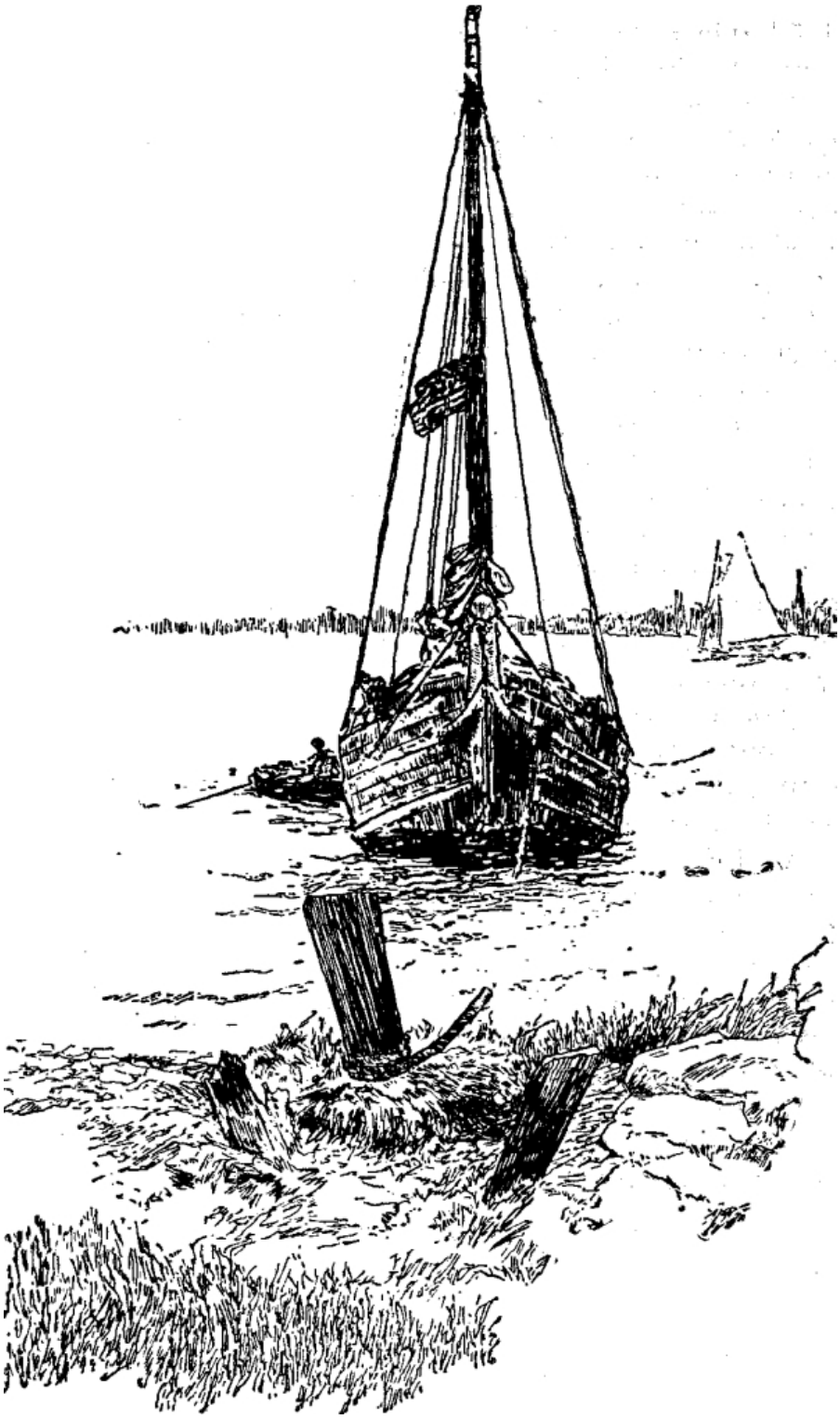
После встреченного мной урагана я больше не видел рулевого с «Пинты». События, происходившие во время трехлетнего плавания «Спрея», проходили передо мной, словно описанные на страницах книги, и стоило мне перевернуть страницу, как они становились все более занимательными. И мне казалось, что теперь я перелистываю последнюю, наиболее интересную страницу.

С наступлением рассвета я увидел, что море из темно-зеленого стало светлым. Я бросил лот и обнаружил, что глубина около тринадцати морских сажен. Берег открылся передо мной позднее и, определив тогда, что я нахожусь несколькими милями восточнее острова Файр, я воспользовался отличным ветром и поплыл вдоль берега в направлении Нью-порта.

После яростного урагана наступила изумительная погода, и в первой половине дня «Спрей» обогнул мыс Монток; к наступлению темноты я был на траверзе мыса Джудит и несколько позже миновал Бивертейл. Надо было преодолеть еще одну опасность, так как вход в гавань Ньюпорта был заминирован, «Спрей» держался вблизи скал и шел там, где не смог бы пройти ни свой, ни чужой корабль, имеющий сколько-нибудь значительную осадку. Продвигаясь этими местами, «Спрей» не мог потревожить находившиеся в проливе сторожевые корабли. Такой путь подхода был очень труден, но зато он был безопасен, так как лучше идти возле скал, чем возле мин. Легко и бесшумно двигаясь невдалеке от хорошо мне знакомого старого сторожевого корабля «Декстер», я услышал на его палубе оклик: «Судно идет!» Я сразу посигналил огнями и в ответ услышал: «Спрей» идет!», и сказано это было голосом друга, а друг не открыл бы огня по «Спрею». Тогда я прибавил парусов, и «Спрей» быстро миновал входные сигналы внутренней гавани. Благополучно достигнув порта, «Спрей» 27 июня 1898 года отдал якорь, завершив кругосветное плавание в 46000 миль, продолжавшееся три года, два — месяца и два дня.

Как себя чувствовал экипаж? Я стал еще здоровее и весил на целый фунт больше, чем при отплытии из Бостона. Постарел ли я? Все мои друзья сказали: «Слокам снова стал молодым…» Право, я помолодел на десяток лет по сравнению с временем, когда срубил первое дерево для сооружения «Спрея».

Мое судно также было в лучшем состоянии, чем в момент отплытия из Бостона. Оно было крепко, как орешек, и прочно, как лучший из кораблей, бороздящих моря. Оно нигде не текло, и ни одна капелька не могла просочиться насквозь. Что касается водоотливного насоса, которым я так мало пользовался, то после, моего пребывания в Австралии он вообще не был собран.



Снова у родного причала

Когда «Спрей» прибыл в родной порт, то первым в книге посетителей расписался человек, который всегда говорилз «Спрей» обязательно вернется». Однако «Спрей» не успокоился до тех пор, пока я его не отвел к месту его рождения, то есть в Фэрхейвен, Массачусетс. Да и мне самому хотелось вернуться на то самое место, откуда я начал свое плавание, поскольку, как я уже сказал, я за это время помолодел. И вот 3 июля при попутном ветре «Спрей» сделал тур вальса и очутился в устье реки Акушнет в Фэрхейвене, и там я привязал его к тому же самому кедровому столбу, к которому он был привязан после спуска на воду. Ближе я его доставить не мог.

Если «Спрей» не открыл новых континентов, то это объясняется тем, что новых континентов больше нет. Он не искал новых миров, как не собирался рассказывать чудес о морских опасностях. Ведь море часто бывает жертвой клеветы!

Отличная штука — искать путей в давно открытые страны, и вот «Спрей» сделал открытие, что самое суровое море вовсе не страшно для хорошо подготовленного судна.

Никакой король, никакая страна и никакая казна не финансировали плавание «Спрея»; он сам сделал все, чтобы выполнить задуманное.

Чтобы в чем-либо преуспеть, надо хорошо понимать дело, за которое берешься, и быть готовым к любой случайности. И теперь, когда я смотрю на свои скромные достижения, то вижу перед собой только незамысловатый набор плотницкого инструмента, жестяные часы и кучку обойных гвоздей — вот как будто все, что потребовалось для осуществления моей затеи. Но нет, это не все! Ведь были же многие годы учения, когда я усердно познавал нептуновы законы. Этим законам я следовал на протяжении всего плавания. И в этом заключалось главное.

А теперь, в надежде, что я не надоел моим друзьям подробными научными отчетами, теориями и выводами, я хочу прибавить, что в мои намерения входил только рассказ о моих приключениях.

Я это сделал, насколько мог, и, теперь, когда задача выполнена, ставлю судно с его видавшими виды снастями на швартовы в надежной гавани.

ПРИЛОЖЕНИЕ
Обводы и парусное вооружение "Спрея"
Родословная «Спрея», насколько ее возможно установить. Обводы «Спрея». Достоинства самоуправляемости «Спрея». Парусное вооружение и рулевое устройство. Беспрецедентный подвиг. Заключительное слово поощрения к будущим мореплавателям

В предыдущих главах, в том виде, как они были написаны для опубликования в журнале «Сенчури мэгэзин», я уклонялся от детального описания конструкции «Спрея» и примитивных методов управления им, поскольку был уверен, что опытные моряки в таком описании не нуждаются.

Не имея опыта плавания на яхтах, я не знал, могут ли нарядные суда, которые мы видим в наших портах или вблизи берегов, достичь таких же или даже больших результатов, чем «Спрей», при закрепленном рулевом устройстве. Я знаю, что ни одно такое судно не совершало кругосветного плавания, но не хочу утверждать, что ни одно из них не смогло бы его осуществить или что люди, ходившие на судах такого же типа вооружения и плывя по тому же методу, не смогли бы отправиться так далеко, как им вздумается. Поэтому меня крайне забавляет утверждение одного специалиста, что этого сделать нельзя.

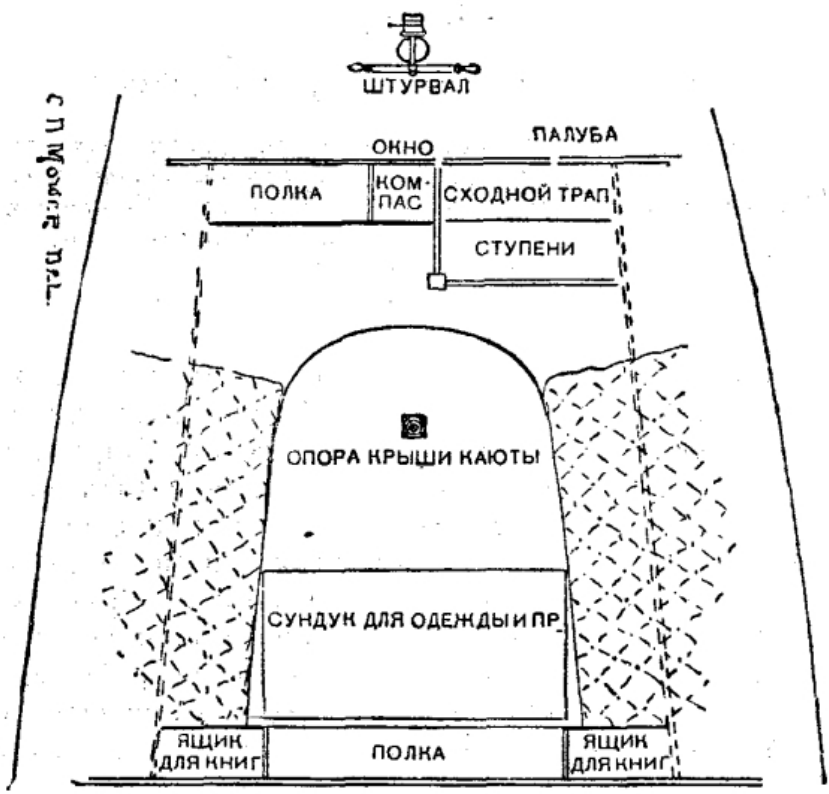
«Спрей» в его нынешнем плавании был совершенно новым судном, выстроенным взамен шлюпа, носившего то же название и, как об этом рассказывает предание, служившего в качестве промыслового устричного судна сто лет назад на берегах штата Делавэр. В здешней таможне не сохранилось каких-либо документов, свидетельствовавших о времени постройки «Спрея».

Давным-давно «Спрей» принадлежал какому-то человеку в Ноанке, штат Коннектикут, а потом находился в Бедфорде. Когда мне его подарил капитан Эбен Пирс, «Спрей» стоял в поле в Фэрхейвене, о чем я уже писал.

Обводы «Спрея» соответствовали рыбачьему судну северных морей. Перестраивая шпангоут за шпангоутом и доску за доской, я прибавил к ее надводному борту двенадцать дюймов в Средней части судна, увеличил на восемнадцать дюймов носовую и на четырнадцать дюймов кормовую часть.

Таким образом, я изменил кривизну бортов и, как полагаю, улучшил приспособленность «Спрея» к дальнему плаванию.

Я не намерен повторять рассказ о перестройке «Спрея», так как достаточно подробно описал ее в первой главе, но хочу добавить, что по окончании работ «Спрей» имел следующие размеры: тридцать шесть футов и девять дюймов по наибольшей длине, четырнадцать футов и два дюйма в ширину, глубина трюма была четыре фута и два дюйма, тоннаж нетто составлял девять тонн, или двенадцать и семьдесят пять сотых брутто-регистровой тонны.



План каюты на „Спрее"

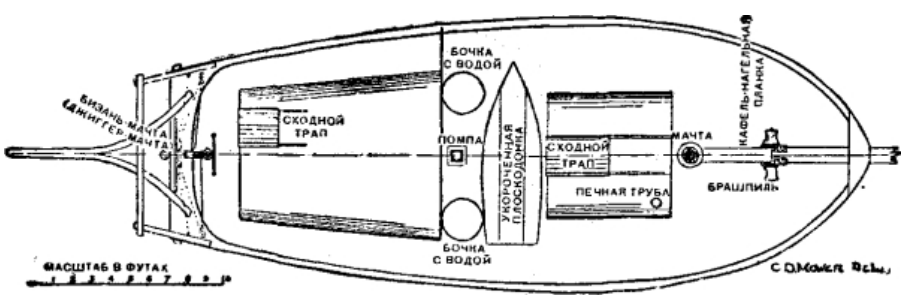
Создавая такие обводы для «Спрея», я использовал все свои познания в косом парусном вооружении, так как моя морская жизнь прошла на барках и подобных им судах. Я не пожалел сил, чтобы все работы были осуществлены с наибольшей тщательностью.

Когда по возвращении из плавания «Спрей» был отведен из Нью-Йорка в Бриджпорт, штат Конненктикут, его под наблюдением яхт-клуба Парк-Сити вытащили из воды и тщательно измерили, а по полученным данным капитан Робине сделал макет.

Нашим юным спортсменам, развлекающимся на «морских лилиях»*, вряд ли пришлось по вкусу мое судно, но они имеют право на свое мнение, а я останусь при своем. Яхтсменам не нравится тупой нос «Спрея», а я считаю это достоинством при плавании в бурном море.

* То есть на судах, вооруженных преимущественно прямыми парусами.

Кое-что на палубе «Спрея» могло бы быть устроено иначе, но это не оказало бы особого влияния на качество судна. Например, я не вижу особых оснований для того, чтобы на прогулочных судах делать надстройку над каютой посредине, а не так, как на «Спрее», где она была отнесена далеко в корму, из-за чего оставалось мало места между сходным трапом и штурвалом. Некоторые говорили, что я должен был улучшить обводы кормы. Не знаю, верно ли это. Вода плавно обтекала «Спрей» до последнего дюйма его длины, не образуя никаких завихрений из-за неправильного среза кормы.

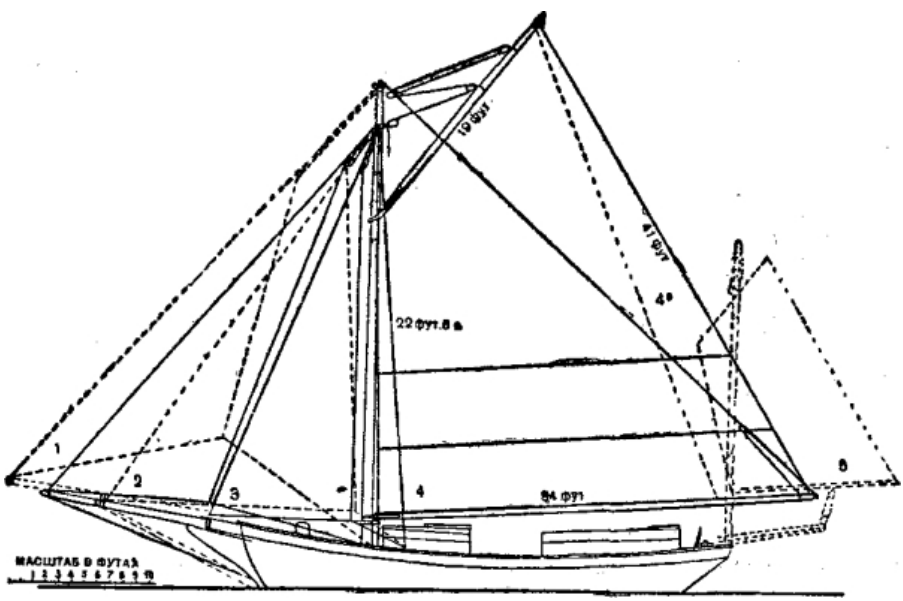


План палубы "Спрея"

Моряки, привыкшие к плаванию в спокойных водах, задавали вопрос: «Где кормовой свес?» Они никогда не пересекали Гольфстрима при северо-восточных ветрах, а потому не знают, какой свес будет лучшим для любой погоды. Для спасения вашей

жизни никогда не стройте на судах дальнего плавания далеко выступающего свеса! Если моряк проявляет настоящий интерес к своему будущему кораблю, то, осмотрев его, он с одного взгляда может оценить его мореходные качества; точно так же и я судил о «Спрее» и не ошибся в своих суждениях.

«Спрей», имея парусное вооружение шлюпа, совершил часть своего перехода от Бостона до Магелланова пролива, испытав по пути самые различные условия погоды. Принятое мною в дальнейшем парусное вооружение иола являлось некоторым усовершенствованием, поскольку был уменьшен размер относительно тяжелого грота, улучшилась управляемость при свежем ветре. При попутных ветрах я бизанью не пользовался, и она была убрана. Лучше всего «Спрей» держался на курсе при вытравленном гикашкоте, идя в бакштаг. Мне никогда не приходилось долго искать нужного положения штурвала или угла перекладки руля, нужного для удержания «Спрея» на заданном курсе. Как только я находил нужное положение, я крепил штурвал. В этом случае судно шло под гротом, а стаксель с туго выбранными в диаметральной плоскости шкотами помогал судну лучше держаться на курсе. Когда ветер становился свежим или шквалистым, я иногда, поднимал также и кливер, туго набивая его шкоты в диаметральной плоскости. Эта постановка парусов была безопасной даже при сильных порывах ветра. У грота необходимо иметь крепкий, надежный нирал, так как без него парус при свежем ветре мог не пойти вниз. Угол перекладки руля менялся в зависимости от направления и силы ветра, что выявляется на практике.



Парусное вооружение „Спрея":

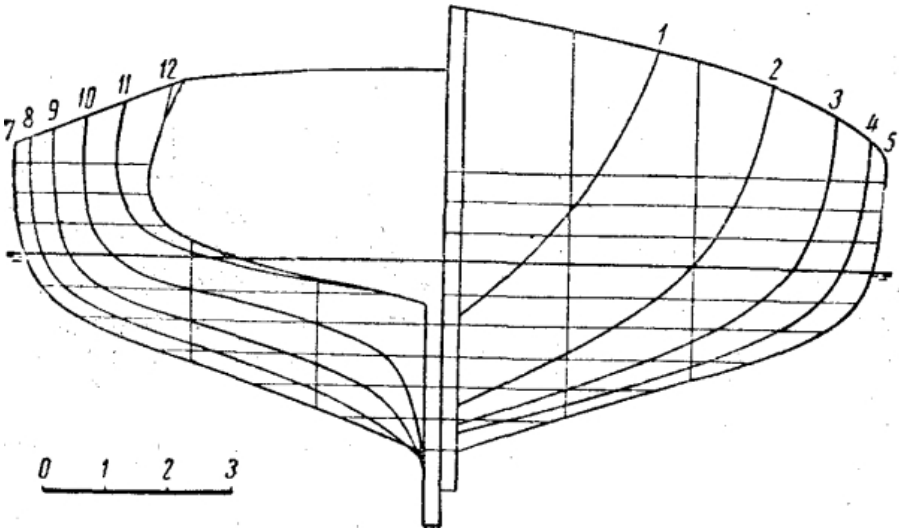
1 — Бом-кливер (автор называет его иногда и летучим кливером). 2 — Кливер. 3 — Стаксель (автор называет его иногда фокастакселем). 4 — Грот (при вооружении иола). 4а — Грот (при вооружении шлюпа). 5 — Биэань (стоячий люгер)

Коротко можно сказать, что когда «Спрей» шел в крутой бейдевинд под всеми парусами при легком ветре, угол перекладки руля на ветер был очень маленьким или совсем отсутствовал. При усилении ветра я выходил на палубу, перекладывал штурвал на одну-две рукоятки и крепил его, или, как говорят моряки, накладывал стропки.

Отвечать на все вопросы о том, какие могут быть случайности на море, — большое удовольствие, но тогда книга окажется слишком перегруженной. Могу лишь заметить, что многое постигается практикой и что смекалка наряду с опытом является лучшим учителем.

Были ли у меня приспособления, облегчающие труд? — Их не было. Паруса поднимались вручную, а фалы были пропущены через обычные блоки с патентованными шкивами.; Само собой разумеется, что все шкоты были выведены на корму. Имевшийся на «Спрее» брашпиль был попросту ручной лебедкой. У меня было три якоря: в сорок, сто и сто-восемьдесят фунтов весом. Кстати, сорокафунтовый якорь, брашпиль и резной клиперский форштевень принадлежали старому «Спрею». Бетонный балласт был хорошо заклинен стойками. На киле не было ни железа, ни свинца и вообще никакого дополнительного груза.

Если я делал какие-либо измерения, то я их не записывал и поэтому Даже после длительного плавания на «Спрее» не мог сразу ответить на вопрос, какова высота мачты или длина гика или гафеля. Я не знал центра парусности судна, за исключением того, что нужно было на практике в море, и мало об этом беспокоился. Однако при постройке хорошего судна нужны математические расчеты, и для «Спрея» они были произведены, в результате чего он был остойчивым и легко дифферентовался.

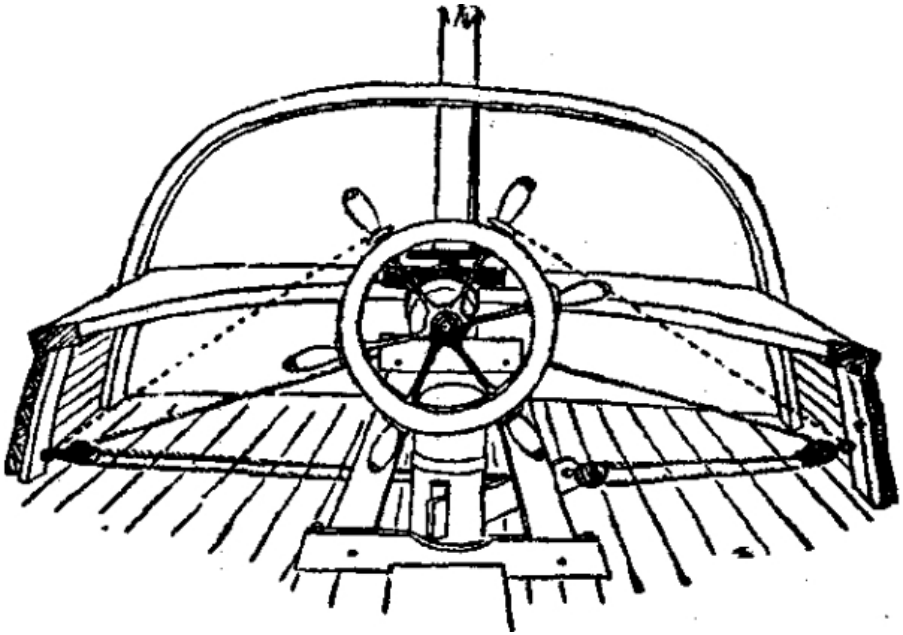


Теоретические шпангоуты "Спрея"

Некоторые почтеннейшие и опытнейшие моряки спрашивали, как могло быть, что «Спрей» хорошо держался на курсе, идя на фордевинд, то есть делал то, что ему приходилось делать по нескольку недель подряд. Один из спрашивавших джентльменов — высокоуважаемый капитан торгового флота и мой друг, выступая недавно в качестве правительственного эксперта в нашумевшем деле об убийстве капитана в Бостоне, доказывал, что судно не удержится на курсе даже столь незначительное время, какое потребуется рулевому, чтобы перерезать глотку капитану. Обычно так и бывает, а относительно судов с прямым вооружением можно сказать, что это всегда будет верно. Однако «Спрей» в момент описываемой на судебном процессе трагедии плыл вокруг света, не имея за рулем никого, исключая более или менее редкие моменты. Вместе с" тем я должен сказать, что опыт «Спрея» не

имеет ни малейшего отношения к случаю об убийстве, разбиравшемся на суде в Бостоне. По всей вероятности, суд найдет настоящего виновника. Другими словами, учитывая тип и вооружение судна, я на этом судебном процессе дал бы такое же заключение, как и тот эксперт.

И все же «Спрей» проделал путь от острова Четверга до Кокосовых островов протяженностью в две тысячи семьсот миль за двадцать три дня, не имея никого за рулем, за исключением примерно одного часа при отплытии и при подходе к берегу. Ни одно судно в истории мореплавания не совершало в аналогичных условиях столь искусного подвига. И это было изумительным плаванием!



Рулевое управление на "Спрее"

Никому, за исключением людей, имеющих практический опыт, не дано понять. насколько прекрасно свободное плавание по океанам. Но чтобы познать прелесть плавания, вовсе не обязательно в одиночку плавать вокруг света, хотя на первых порах мне это доставило много радостей. Не далее как вчера тот самый правительственный эксперт — самый просоленный из морских капитанов — побывал на «Спрее» и, убедившись в его мореходных качествах, с энтузиастом сказал, что не прочь продать свою ферму на Кейп-Код и снова заняться мореплаванием.

Молодым людям, замышляющим такое плавание, я скажу:

отправляйтесь! Россказни о трудностях всегда так же преувеличены, как повествование об опасностях моря. Я прошел отличную школу на так называемых «трудных» судах, совершавших труднейшие плавания по Тихому океану, и на протяжении многих лет не упомню случая, когда бы я попал в число людей, спасовавших перед трудностями. Такое воспоминание только усугубляет мою любовь к морю. Я премного обязан всем командирам, под руководством которых мне приходилось плавать в роли юнги или матроса, и должен сказать, что никто из них не был для меня нянькой. Мне пришлось жить и работать не среди ангелов, а среди людей, умевших меня воодушевить. И моим постоянным желанием было оказаться на

уровне требований моих командиров.

На море, безусловно, существуют опасности, их столько же, сколько и на суше, но человеку дан разум и умение для того, чтобы сводить опасности к минимуму, и здесь на помощь приходит хорошо построенное судно, способное плавать по морям. Нелегко встретиться лицом к лицу с разбушевавшимся морем, но вы должны знать море, быть уверенным в своих знаниях и быть убежденными в том, что море создано для мореплавания.

В чертеже «Спрея» я дал размеры судна, которое считаю пригодным для плавания при любой погоде и на любом море, но, чтобы добиться успеха, необходима не только мореходность судна, но и мореходный опыт. Чтобы стать хорошим мореплавателем или даже матросом, вовсе не обязательно разгуливать с ведром смолы, болтающимся на шее: наряду с этим надо помнить, что ярко начищенные медные пуговицы ничего не прибавляют к безопасности судна.

Может быть, со временем я переделаю моего дорогого старика «Спрея», но, опираясь на свой скромный опыт, я горячо рекомендую его безопасную конструкцию тем, кто собирается в плавание. Практика, приобретенная на таком судне, как «Спрей», многому научит молодых моряков и подготовит их к деятельности на более совершенных судах. Я сам научился на «Спрее» гораздо большему, чем на любом другом судне, на котором плавал раньше.

Что касается терпения — величайшей из всех доблестей, то в районе Магелланова пролива, между скалистым материком и мрачной Огненной Землей, где из-за сложности пути я был вынужден непрерывно находиться у руля, то там я научился терпеть и быть довольным, когда, преодолевая трудности приливных течений, делал в сутки по десять миль. Когда же месяц спустя все пошло насмарку, я, напевая старинную песенку, нашел в себе достаточно сил, чтобы повторить плавание в тех же трудных условиях. И все было по душе экипажу «Спрея»: и тридцатичасовое стояние у штурвала, которое, казалось бы, находится за пределами человеческой выносливости, и взмахи весел, когда надо было втянуться в гавань при полном штиле. И счастливо текли мои дни, куда бы ни плыло мое судно…

ПРИМЕЧАНИЯ

Антипассаты — постоянные воздушные течения в высоких слоях атмосферы в тропических широтах, движущиеся поверх пассатов в противоположном им направлении.

Атолл — плоский низменный коралловый остров кольцеобразной формы, внутри которого находится мелководное озеро, называемое лагуной. Лагуна сообщается с' океаном одним или несколькими проливами.

Ахтерштевень — кормовая оконечность забора (каркаса, скелета)) судна, вертикально или с некоторым наклоном скрепленная с килем. Деревянный ахтерштевень собирается в зависимости от размеров судна из одной или нескольких штук дерева; на заднюю его плоскость навешивается руль.

Бакштаг — курс парусного судна относительного направления ветра, при котором диаметральная плоскость судна составляет с линией направления ветра угол больше 90° и менее 180°.

Бар — поперечная песчаная подводвая мель, намываемая рекой при ее впадении в море.

Барк — трех-, четырех-, пятимачтовое парусное судно, с сухой кормовой мачтой, т. е. вооруженной только косыми парусами. Остальные мачты несут прямые паруса.

Баркентина — иначе — шхуна-барк, морское парусное судно с тремя и более мачтами, несущее на фок-мачте (передней от носа) прямые паруса, а на остальных — косые.

Баррель — мера объема и емкости, применяемая в настоящее время только в США и Англии. В США различают баррель сыпучих тел, содержащий 119,24 л, и нефтяной баррель, равный 158,76 л.

Бейдевинд — курс парусного судна относительно ветра, при котором диаметральная плоскость судна составляет с линией направления ветра угол меньше 90°.

Бензель — перевязка, соединение двух тросов более тонким концом. Различают несколько разновидностей бензеля.

Бизань — 1. Слово, прибавляемое к названиям деталей рангоута и такелажа или парусов, указывающее на их принадлежность к бизань-мачте. 2. Нижний парус, ставящийся на бизань-мачте. 3. Бизань-мачта — кормовая, обычно самая маленькая мачта на судах, имеющих три или более мачт. Исключение — двухмачтовые (иногда называемые полутора-мачтовыми) суда с вооружением иола или кэча, у которых маленькая кормовая мачта называется бизань-мачтой.

Бимс — поперечное крепление, связывающее обе бортовые ветви шпангоутов и придающее судну поперечную прочность. На бимсы настилается палуба.

Бом — слово, прибавляемое к названиям деталей рангоута и такелажа или парусов, указывающее на их принадлежность к бом-брам-стеньге — четвертой по высоте составной части мачты или к бом-утлегарю, третьей в длину составной части бушприта (которых на «Спрее» не было). Автор называет бом-кливером (а иногда летучим кливером) третий от мачты треугольный парус, галсовый угол (нижний передний угол), который крепится на утлегаре.

Борей — в древнегреческой мифологии божество, олицетворявшее северный ветер.

Брас — снасть бегучего такелажа, служащая для поворачивания реев в горизонтальной плоскости.

Брашпиль — судовая лебедка с горизонтальным валом для выбирания якорной цепи или швартовов.

Бриз — ветер в приморской полосе, от слабого до умеренного, днем дует с моря на нагретый берег, а ночью с охлажденного берега на более теплое море.

Брюс Роберт (1274–1329) — шотландский король, возглавивший борьбу за независимость Шотландии, провозглашенную в 1328 г.

Бугель — металлическая оковка, надетая на некоторые рангоутные деревья для их скрепления, либо служащая для крепления к ним частей такелажа.

Буй — плавучий знак в виде цилиндрического поплавка с ажурной надстройкой, устанавливаемой на якоре для ограждения опасных для судоходства мест.

Бушприт — горизонтальный или наклонный брус круглого сечения, выдающийся впереди форштевня. Служит для выноса поддерживающих мачту и стеньги штагов и крепления носовых треугольных парусов — стакселей и кливеров.

Васко да Гама (1469–1524) — португальский мореплаватель, открывший в 1497/98 г. путь в Индию.

Верп — вспомогательный судовой якорь весом около 1/3 станового. Применяется в различных случаях: в помощь становым якорям при шторме, завозится на шлюпке при стягивании судна с мели и т. п.

Вильгельм (1859–1941) — германский император (1888–1918).

Гафель — рангоутное дерево, к которому шнуруется верхняя шкаторина (кромка) трапециевидного паруса. Нижний конец гафеля (пятка) удерживается у мачты усами (в виде ухвата).

Поднимается и опускается при помощи снастей бегучего такелажа — гафель-гардели, укрепленной за пятку и дирик-фала, укрепленного за нок (верхний конец гафеля).

Гафель-гардель — см. Гафель.

Гик — рангоутное дерево, подвижно скрепленное при помощи усов или вертлюга с мачтой. Служит для растягивания нижней шкаторины (кромки) паруса, верхняя шкаторина которого пришнурована к гафелю; (если парус, как в данном случае, трапециевидный).

Гитовы — снасти, служащие для подтягивания парусов к рею, гафелю или мачте.

Грот — нижний парус на грот-мачте.

Деррик — грузоподъемный кран с поворотной стрелой.

Диас Бартоломеу (правильнее Диаш) (1450–1500) португальский мореплаватель, обогнувший в 1486–1487 гг. мыс Доброй Надежды.

Дирик-фал — см. Гафель.

Дрейк Френсис (1545–1598 — английский мореплаватель и пират, совершивший впервые после Ф. Магеллана кругосветное плавание (1577–1580), во время которого была открыта самая южная точка Америки.

Зарифлять — брать рифы, т. е. уменьшать площадь паруса, подвязывая риф-штерты.

Иол — небольшое парусное двухмачтовое («полуторамачтовое») судно с косыми парусами. Иол и похожий на него кэч — единственные суда, у которых первая от носа мачта более высокая и называется грот-мачтой, а вторая — маленькая — бизань-мачта, называемая иногда джиггер-мачта. По сравнению с одномачтовыми судами, например со шлюпами, иолы при некоторых условиях устойчивее на курсе при попутных ветрах и более послушны в управлении.

Каботажное судно — судно, предназначенное для каботажного плавания, т. е. для прибрежного плавания между портами одного государства.

Камбуз — помещение кухни на судне **и сама** плита.

Каноэ — индейский челн; легкое спортивное судно с одним веслом.

Каравелла — трех- или четырехмачтовое морское парусное судно (XIV–XVI вв.), преимущественно португальское.

Квартердек — шканцы, часть верхней палубы кормовой части старинных судов.

Кильсон — продольная связь на судне, скрепляющая шпангоуты с килем и обеспечивающая продольную прочность судна.

Кливер — косой треугольный парус, второй спереди фок-мачты, а у иолов — грот-мачты.

Клипер — трех-четырехмачтовое купеческое быстроходное парусное или трехмачтовое парусно-паровое военное судно, существовавшее до конца XIX в.

Клотик — деревянный точеный толстый кружок или сплюснутый сверху и снизу шар, надевающийся на топ (верх) мачты или стеньги. Имеет шкивы для флага-фалов. — снастей, поднимающих флаги.

Клюз — металлическая труба, пропущенная сквозь борт судна для выпуска за борт якорного каната (цепи). Так же отверстие в фальшборте для пропуска швартовов.

Колумб Христофор (1466–1506) — мореплаватель, достигший в 1498 году американского континента.

Коммодор — в Англии, США и Голландии — командир соединения малых кораблей, рангом ниже контр-адмирала, а также командир крупного лайнера.

Конопатка — пенька или хлопок, забиваемые в пазы и стыки обшивки для их уплотнения.

Кранец — мешок, набитый паклей и оплетенный тонким тросом, вывешиваемый за борт судна для предохранения от повреждения при подходе к другому судну, пристани и т. п.

Креветка — мелкий морской рак из отряда десятиногих.

Крюгер Пауль (Оом Пауль Крюгер) (1825–1904) — президент Трансваальской республики (Южная Африка), возглавлявший движение буров во время войны за независимость (1880–1881)\

Кук Джеймс (1728–1778) — известный английский мореплаватель, совершивший три кругосветных плавания. Погиб на Гавайских островах.

Лайнер — быстроходный океанский товаро-пассажирский пароход, совершающий рейсы на определенной линии по расписанию.

Лебеза — инструмент для забивания конопатки в пазы.

Левиафан — в библии чудовищное морское животное.

Леер — 1. Железный прут или туго натянутый трос, закрепленный с обоих концов, служит для предохранения людей от падения за борт. 2. Стальной или растительный трос, поддерживающий переднюю шкаторину (кромку) стакселя и кливеров.

Лига — морская мера длины, равная 5,56 км, ныне неупотребляемая.

Лихтер — несамоходная морская баржа, предназначенная для рейдовых и внутрипортовых перевозок.

Ллойд — общество морского страхования и судоходства в

разных странах Европы и Америки.

Лот — прибор для определения глубины моря.

Лоция — книга, содержащая подробное описание навигационных особенностей морей, берегов и подходов к ним.

Лоцман — специалист по проводке судов в пределах сложного. и опасного для судоходства определенного района.

Марсель — второй снизу парус трапециевидной формы на парусных судах с прямым вооружением.

Мелло — буржуазный политический деятель, руководивший одним из многочисленных переворотов в Бразилии.

Монро Джеме (1758–1831) — американский государственный деятель, автор шовинистической теории «Америка для американцев».

Мэзер Коттон (1663–1728) — американский богослов, инициатор процессов над «Салемскими ведьмами».

«Мэн» — американское военное судно, погибшее в Гаванне 15 февраля 1898 г. в результате взрыва, причина которого не была установлена, но официально приписывалась действию диверсантов.

Наветренный — обращенный в сторону, откуда дует ветер.

Найтовить — связывать, обвивая тросом два или несколько предметов, крепить, привязывать различные, находящиеся на судне предметы, чтобы при качке они не сорвались с места.

Нактоуз — шкафчик четырех- или шестигранный, в верхней части которого устанавливается судовой компас.

Нептун — по древнеримской мифологии бог морей.

Ниралы — снасти бегучего такелажа, служащие для опускания парусов при их уборке.

Нок — оконечность всякого горизонтального или наклонного рангоутного дерева.

Обстенивать марселя — поставить паруса в такое положение по отношению к ветру, чтобы они прижимались к стеньгам.

Пакетбот — устарелое название почтово-пассажирского судна.

Пассаты — постоянные северо-восточные ветры в северном и юго-восточные в южном полушариях, дующие в области между тропиками и экватором.

Перлинь — корабельный пеньковый трос толщиной от 10 до 15 **м по** окружности.

«Пинта» — название одной из трех каравелл («Санта-Мария», «Нинья» и «Пинта»), которые участвовали в плавании Христофора Колумба до Таити (1492–1493).

Планширь — брус, проходящий по верхнему краю бортов шлюпки или поверх фальшборта у больших судов.

Подветренный борт — противоположный тому, на который дует ветер.

Рангоут — совокупность круглых деревянных или стальных трубчатых частей вооружения судна, предназначенных для постановки и несения парусов, сигнализации, поддержания грузовых стрел и пр. (мачты, стеньги, гафели, бушприт и др.).

Риф — 1. Ряд подводных или мало выдающихся над уровнем моря скал, опасных для судоходства. 2. Поперечный ряд продетых сквозь бант (нашивку на парусе) завязок — штертов, при помощи которых уменьшают площадь паруса.

Румб — 1. Единица угловой меры, равная 1/32 окружности, т. е.11 1/4°, 2. Направление (от наблюдателя) на любой предмет или точку горизонта и угол между направлением любой из этих линий и меридианом, на котором находится наблюдатель.

Румпель — рычаг для поворачивания руля.

Секстан — мореходный угломерный инструмент для определения места корабля в открытом море астрономическим путем, а в пределах видимости берегов — навигационным способом.

Селкирк Александр (1676–1721) — шотландец из Ларго (графство Файф), служил штурманом на галере «Пять Портов», плававшей поя командованием капитана Стредлинга. Во время плавания между Селкирком и Стредлингом возникли разногласия, вынудившие капитажа высадить Селкирка на необитаемом острове Хуан-Фернандес в 650 километрах от берегов Чили, где Селкирк прожил 4 года и 4 месяца. Жизнь и приключения Александра Селкирка вдохновили Даниэля Дефо на создание образа Робинзона Крузо.

Синодический — относящийся к видимому на небе расположению небесного тела относительно Солнца.

Спинакер — добавочный треугольный парус из легкой парусины, который ставится на яхтах при попутном ветре.

Стаксель — первый треугольный парус, поднимаемый по лееру или штагу впереди мачты, а на больших парусниках и между мачтами.

Старнпост — старое название ахтерштевня.

Стеньга — рангоутное дерево, продолжающее мачту в высоту.

Стивенсон Роберт Льюис (1850–1894); — известный английский романист. Самоанцы, среди которых он прожил много лет, прозвали **его.** Тузиталой (повествователем).

Строп — кольцо (петля) из каната, цепи или троса для подхватывания грузов при погрузке или выгрузке.

Такелаж — все снасти на судне: они разделяются 'на стоячий (снасти, поддерживающие рангоутные деревья); и бегучий

такелаж (снасти, служащие для подъема и поворачивания рангоутных деревьев с привязанными к ним парусами и для управления парусами).

Талреп — приспособление для натягивания стоячего такелажа, служащего для укрепления рангоутных деревьев судна. На «Спрее» были тросовые, основанные между парой юферсов — блоков без шкивов.

Тапа — материя, изготовляемая местным населением Океании из древесной коры.

Тендер — небольшое одномачтовое парусное судно, сходное по вооружению со шлюпом.

Тент — парусиновый навес для защиты от солнца.

Толчея — волнение, характерное крутыми всплескивающимися встречными волнами, идущими в двух и более направлениях. Образуется благодаря отражению волн от обрывистых берегов.

Топ — верхняя часть мачты, стеньги.

Траверз — направление, перпендикулярное ходу (курсу) судна или **его** диаметральной плоскости.

Трафальгарское сражение 1805 г., во время которого английский флот под командованием адмирала Горация Нельсона разбил испано-французские морские силы, завоевав господство на море.

Узел — мера длины и одновременно скорости хода судна, соответствующая скорости в одну морскую милю в час — 1,852 км.

Утлегарь — рангоутное дерево на парусных судах, являющееся продолжением бушприта и служащее для несения передних треугольных парусов.

Фал — снасть бегучего такелажа, служащая для подъема на судах реев, парусов, сигнальных флагов и пр.

Фальшборт — обшивка борта судна выше верхней палубы.

Фелюга — небольшое парусно-гребное судно на Средиземном, Черном и Каспийском морях, служащее для рыбной ловли и мелких перевозок местных грузов.

Фордевинд — курс судна относительно ветра, совпадающий с его направлением, когда ветер дует прямо к корму.

Форштевень — носовая оконечность набора (каркаса, скелета), гудна, вертикально или под некоторым углом соединенная с **килем.** Деревянный форштевень, судя по типу и размеру судна, делается из одной или нескольких подогнанных штук дерева. Передняя часть называется водорезом.

Францисканцы — один из католических монашеских нищенствующих орденов, основанный в XIII в. итальянцем

Франциском Ассизским.

Чартер — договор, содержащий условия предоставления всего или части судна для морской перевозки грузов.

Холл Базиль (1788–1844) — английский морской офицер и путешественник, автор нескольких географических работ.

Швартов — канат, при помощи которого судно швартуют (крепят) к пристани, берегу или другому судну.

Шкаторина — кромка паруса, обшитая гибким, полого свитым тросом — ликтросом.

Шкипер — старое название капитана грузового судна.

Шкот — снасть бегучего такелажа, служащая для управления парусами или их растягивания по гику и рею.

Шпангоуты — ребра судна, к которым крепится его обшивка.

Шпигат — отверстие в фальшборте со вставленной в него трубкой для удаления с палубы воды. Отверстия в фальшборте для пропуска в них снастей бегучего такелажа.

Шпиль — ворот в виде барабана, вращаемого на вертикальной оси:

применяется на судах для подъема якоря, для тяги рыболовных сетей и других целей.

Штаг — снасть стоячего такелажа, поддерживающая рангоутные деревья — мачты, стеньги, бушприт и т. д. — спереди в диаметральной плоскости.

Шток — поперечный стержень в верхней части адмиралтейского якоря, не дающий ему лечь плашмя на дно и заставляющий лапы **якоря** входить в грунт.

Шхуна — парусное судно с двумя и более мачтами, вооруженными косыми парусами.

АНГЛИЙСКИЕ МЕРЫ, ВСТРЕЧАЮЩИЕСЯ В ТЕКСТЕ КНИГИ

Меры длины

1 линия = 2,54 мм

1 фатом = 6 футам = 183 см (Применяется главным образом при измерениях глубины)

1 дюйм = 10 линиям = 2,54 см

1 фурлонг = 220 ярдам = 201 м

1 фут = 12 дюймам = 30,5 см

1 миля = 8 фурлонгам =1,61 км

1 ярд = 3 футам = 91,4 см

1 лье = 3 милям = 4,83 км

Меры площади

1 акр = 4840 кв. ярдам = 0,405 га

Меры объема (для жидкостей)

1 винта = 0,57 л
1 бушель = 8 галлонам =: ЗВ,7 л
1 кварта = 2 пинтам = 1,14 л
1 барел = 43,23 галлонам = 196 л
1 галлон = 4 квартам = 4,55 л

Меры веса

1 фунт = 0,454 кг
1 тонна = 2240 фунтам = 1016 кг

Денежные единицы

1 шиллинг = 12 пенсам

1 фунт стерлингов = 20 шиллингам (Золотая монета достоинством в 1 фунт стерлингов называется совереном)

1 крона = 5 шиллингам

comments

Комментарии

1

Спрей — брызги (англ.)